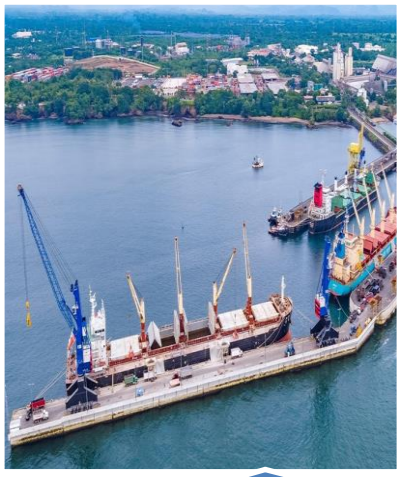
1952

1961



2022

RESEÑA HISTORICA DEL PUERTO DE ACAJUTLA

Elaborada por la Unidad de Gestión Documental y Archivos de CEPA.

1a. revision agosto de 2022

RESEÑA HISTORICA DEL PUERTO DE ACAJUTLA

ACAXUAL

Durante la civilización Precolombina, en el actual occidente salvadoreño habitaban los pipiles. Estos, permanecían divididos políticamente en dos o tres mini estados, siendo Izalco uno de los territorios más grandes y en expansión hacia el norte, cerca de la actual frontera con Guatemala, desplazando y absorbiendo a los pokomanes.[1]

Poseían una jerarquía de funcionarios religiosos, jefes laicos y "capitanes" (jefes en tiempos de crisis), vivían agrupados en calpulli o clanes, esta estructura familiar poseía su cabecilla, quien mantenía su autoridad por aceptación voluntaria del resto del clan[2]. En esta sociedad convivieron dos grandes grupos sociales: la gente común y los nobles. La pertenencia a uno u otro grupo venía dada desde el nacimiento. No obstante, las posiciones de alto rango debían de ser validadas por el Consejo, existiendo una movilidad social de carácter vertical gracias a los méritos alcanzados en el campo de batalla o en el Consejo[3]

PERÍODO COLONIAL

Invasión Europea

En el año 1525 inicia la invasión europea en los territorios del señorío de Izalco y Cuzcatlan. Las cartas de relación enviadas por Pedro de Alvarado a Hernán Cortez revelan que al momento del enfrentamiento con un poblado de Izalco llamado Acaxual contaba con 100 hombres a caballo, 150 peones y unos 5 mil *indios amigos*:

> *"Me partí a otro pueblo llamado Acaxual donde bate la mar del sur en él y ya que llegaba a media legua del dicho pueblo, vi los campos llenos de gente de él, con sus plumajes y divisas, y con sus armas ofensivas y defensivas en mitad de un llano que me estaban esperando […] y fue tan grande*

[1] Alistar White, *El Salvador* (San Salvador: UCA Editores, 1992; repr., 3ra edición). 19
[2] Ibid. 18
[3] Meritxell Tous, "Caciques y Cabildos: organización socio-política de los pueblos de indios en la Alcaldía Mayor de Sonsonate (S. XVI)," *Revista de Indias* LXIX (2009). 68

el destrozo que en ellos hicimos, que en poco tiempo no había ninguno de todos los que salieron vivos"[4]

Gracias a las cartas de relación de Alvarado también podemos conocer sobre la vestimenta de los guerreros de la comunidad de los Acaxuales; describe que venían armados con unos *cosetes de tres dedos de algodón, y dedos de los pies, flechas y lanzas largas*[5], es en esta batalla que Pedro de Alvarado resulta herido de una fecha que lo deja herido y cojo de por vida.

Con la llegada de los europeos y la derrota de los señoríos, las comunidades indígenas sufrieron una ruptura abrupta de su cultura y formas de gobierno mediante la imposición de una nueva religión, ruptura de sus instituciones, obligatoriedad de tributar a los encomenderos y religiosos y la introducción de enfermedades que diezmaron a la mayoría de los naturales y llevaron a muchos pueblos al punto de la extinción. Barón Castro considera que la población de El Salvador al momento de la conquista era de 130 mil indios, misma que disminuyo a 60 mil en 1551, es decir a casi medio siglo de la invasión española[6].

Con la invasión europea se introdujeron los sistemas de encomiendas[7], sistema que se mantuvo durante todo el período colonial. En la zona occidental, específicamente el cacao se convirtió en el cultivo indicado para la exportación y para el tributo a los españoles encomenderos.

[4] Pedro de Alvarado, "Segunda carta de relación enviada a Hernán Cortez en 1525", en *Annales. Documentos históricos para el siglo XVI en El Salvador*, No. 52, 1996: 23-24
[5] Ibid, 24
[6] White, El Salvador, 29
[7] Los indios eran encomendados a cargo de un español para que fueran instruidos en la fe cristiana, sin embargo, los encomenderos utilizaron este sistema para la explotación laboral de los indios que tenían a cargo, dejando amplios poderes a los encomenderos

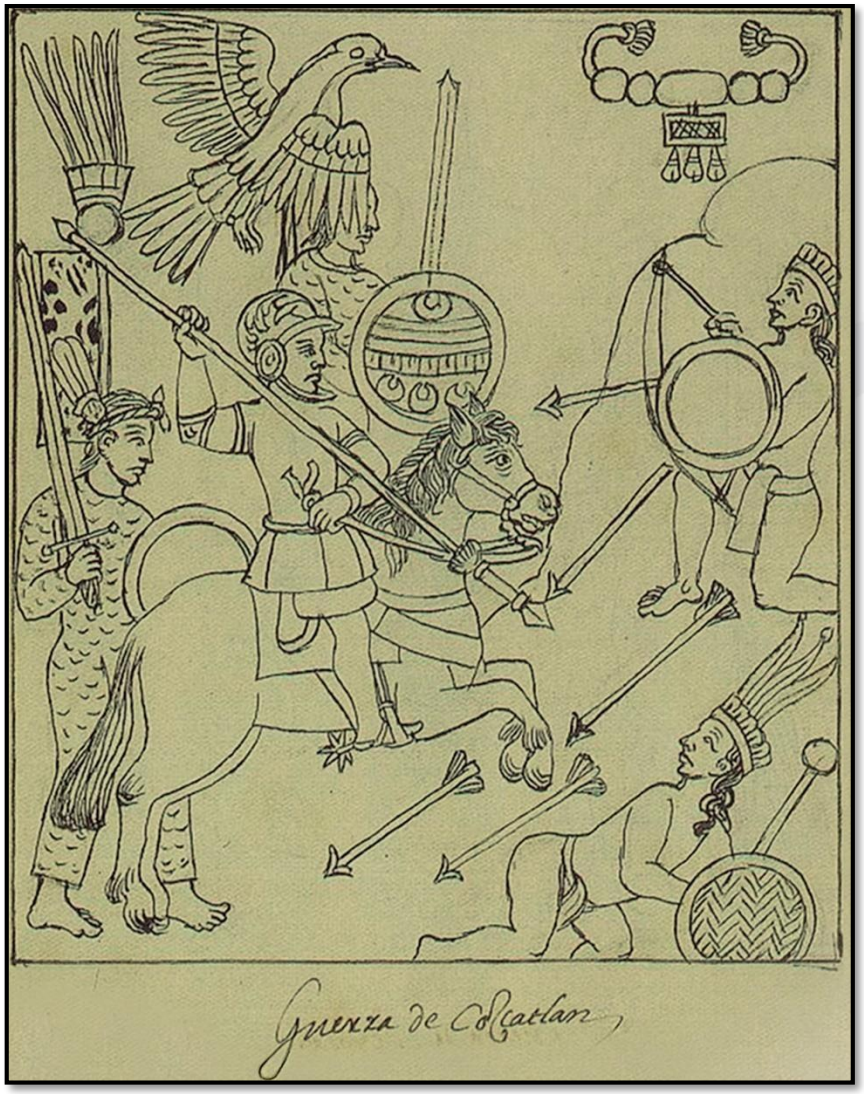


Imagen 1. Fragmento del lienzo de Tlaxcala que representa la invasión del señorío de Cuzcatlan por parte de los europeos en 1525. Fuente: Lienzo de Tlaxcala, Biblioteca de Arqueología Mexicana.

Primer puerto

Meritxell Tous sostiene que a lo largo del ciclo XVI se originaron tres ciclos económicos en lo que ahora es el territorio salvadoreño: el bálsamo, el añil y el cacao[8] fueron los productos bases para la exportación, en un informe del oidor García de Palacios se cosechaba el cacao en gran abundancia: *solo en los cuatro*

[8] Merixtell Tous, "Cacao y encomienda en la Alcaldía Mayor de Sonsonate, siglo XVI", *Anuario de Estudios Americanos, No.* 68, julio-diciembre, 2011. 519

lugares de los Izalcos [se obtienen] más de 50,000 cargas que a su precio común, valen quinientos mil pesos oro de minas[9]

El auge del cacao se generó desde 1530 hasta el siglo XVII, siendo los peninsulares los que más se beneficiaron de la riqueza producida en las Nueva España: Juan de Guzmán (por ejemplo), el segundo encomendero de Izalco se benefició del tributo de los indios comprando barcos con los que amplio su negocio de venta de cacao o Gaspar de Cepeda, encomendero de Nahuizalco, que adquirió nuevas tierras en las que plantó cacao. A su muerte, en 1567, se contabilizaron más de 20.000 árboles de cacao en sus huertas[10]. Sin embargo, es importante mencionar que algunos académicos consideran que la producción de este cultivo y la autonomía que se les otorgo a los naturales de la región para cosechar y trabajar en los cacaotales, permitieron que grupos de habla nahua-pipil se encuentren en estas comunidades y sobrevivan hasta la actualidad[11]

La producción de cacao y de bálsamo en las comunidades indígenas también influyó en los asentamientos de los españoles; Acajutla, fue fundada y utilizada como un centro militar que permitiría controlar a las comunidades que aún se rebelaban contra la autoridad española y en 1552 fue fundada la Villa de Sonsonate, funcionando como asentamiento español para el comercio de los productos cosechados por los pueblos de indígenas[12].

El Puerto de Acajutla fue el puerto principal de la provincia de Sonsonate y unos de los puertos más importantes de la colonia española. El puerto era una vía de comunicación y comercio entre la Nueva España y el Perú. Aunque era un puerto importante, este contaba con condiciones difíciles para los barcos. En la Carta de Relación de 8 de marzo de 1576 de don Diego García de Palacio, se describe el puerto de la siguiente forma:

[9] Ibid
[10] Ibid, 519, 521
[11] White, *El Salvador*.
[12] Ibid. 31

"*Es una playa de mucha resaca y tumbo, y no tiene facción ni talle de puerta, de mala y enferma posición, sustentarse los navíos que allí surjen con todos los daños dichos, porque hace la mar en un arrecife que hay en la dicha playa una vuelta y resaca de mar tan fuerte que hace estar los navío suspenso sin hacer fuerza en los cables y áncoras, y este solo beneficio tiene para tantos daños y la necesidad precisa que de él tiene y falta de otro tal en toda esta comarca y cercanía en que se hallan los vecinos y mercaderes de la villa de la Trinidad que está poblada en los dichos Izalcos".*[13]

A pesar de la difícil situación del Puerto de Acajutla, entre 1562 hasta 1580, los encomenderos de la Provincia de Sonsonate exportaron aproximadamente 50,000 cargas anuales de cacao hacia la Península y la Nueva España con un costo de 200,000 mil pesos. Además, un promedio anual de 15 barcos mercaderes con productos importados originarios de Nueva España y el Perú atracaban en Acajutla, a la vez, llenaban sus bodegas con productos locales para comerciar en el exterior.

La disminución del cultivo del cacao se agravó durante el siglo XVIII; los precios bajaron y la competencia con el cacao de Venezuela y Guayaquil aumento, además el surgimiento del volcán de Izalco en 1722 en el centro del área del cultivo, terminaron por minar el comercio y cultivo del cacao, dando paso al añil como principal producto de comercio.

En el siglo XVIII, el puerto ya estaba en mal estado. Contaba con dos edificios de bodegas que estaban a cargo de los pobladores, estos edificios contaban con 10 piezas de artillería.

En 1801, el señor Juan Bautista de Irisarri solicitó al capitán general de Guatemala autorización para construir en el puerto de Acajutla un muelle para facilitar el comercio en el puerto y fomentar el comercio del Sur Pacífico. Esta solicitud se contestó el 5 de febrero de 1802, y la construcción del muelle y los edificios de aduana del puerto empezó en 1805. Éste puerto llegó a llamarse *Puerto Nuevo.*

[13] Carta de Relación de 8 de marzo de 1576 de don Diego García de Palacio

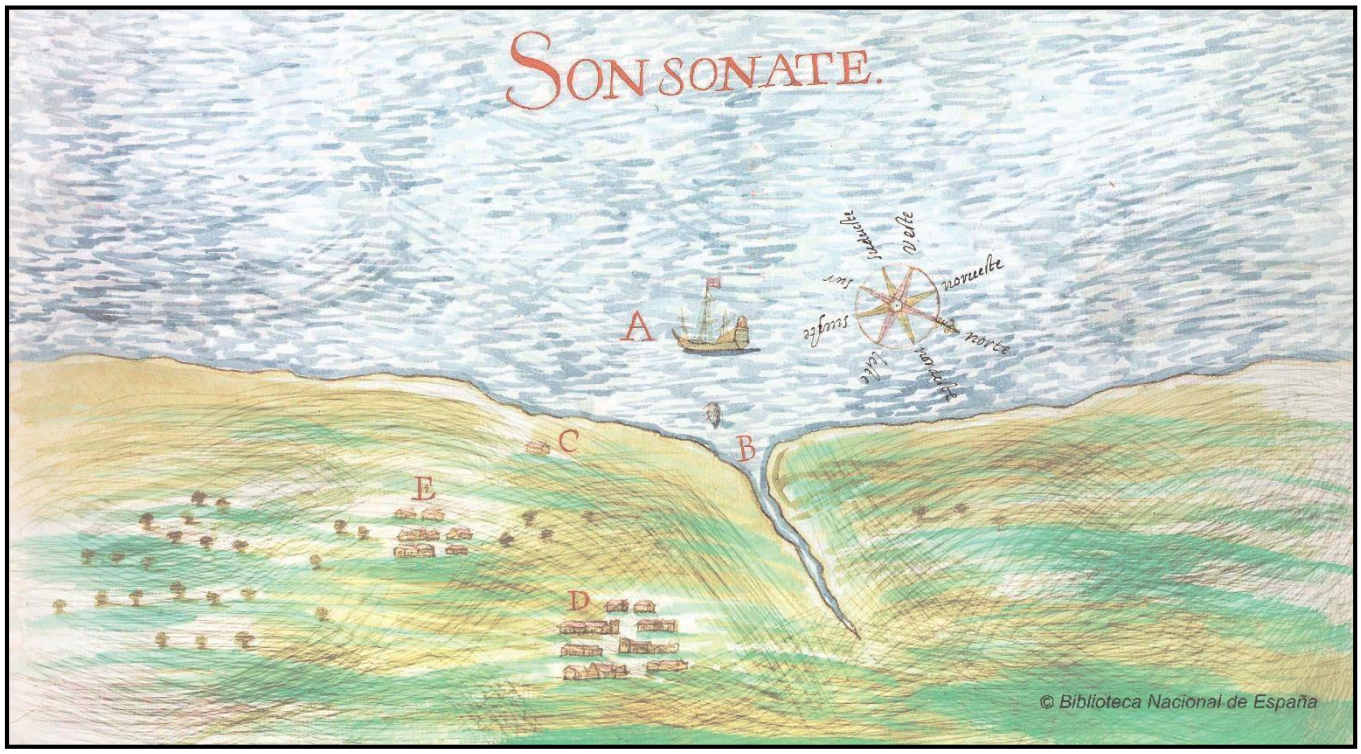


Imagen 2. Mapa colonial del Puerto de Acajutla de la Provincia de La Santísima Trinidad de Sonsonate en el siglo XVI. Hecho por Nicolás de Cardona en 1632. Fuente: Pagina web de la Biblioteca Nacional de España http://www.bne.es/es/Catalogos/BibliotecaDigitalHispanica/Inicio/index.html (consultado en septiembre de 2020)

PERÍODO DE REPÚBLICA, ACAJUTLA DESPUÉS DE LA COLONIA

Por Decreto Federal de 10 de diciembre de 1831, el puerto de Acajutla fue declarado *puerto mayor* de la República Federal de Centro América, pero el título del puerto se derogó por el Decreto Federal de 19 de enero de 1835, que le dio la categoría de *puerto mayor* al puerto de La Libertad, dejando al puerto de Acajutla con el título de *puerto menor*.[14]

Al ser un punto estratégico para la comunicación y tránsito entre la región Centroamericana, el Puerto de Acajutla fue utilizado en diversas ocasiones con objetivos militares, ejemplo de ello es la toma del puerto por parte de las tropas Navales del General Francisco Morazán en marzo de 1842 durante la Guerra Civil

[14] Jorge Larde y Larin. *El Salvador: historia de sus pueblos, villas y ciudades* (San Salvador: DPI, 2000; 2a edición)

Centroamericana: Cuando Morazán atracó en Acajutla, envió un mensaje a los gobernantes salvadoreños en donde insistió que se le contesté si aceptaban sus servicios. Avanzó a Sonsonate, pero retornó a Acajutla después de ser informado de que fuerzas salvadoreñas iban a Sonsonate para repelerlo. Cuando llegó, desmontó una pieza de artillería y huyó vía marítima[15]

El explorador estadounidense Eprhaim G. Squier visitó El Salvador en 1853, entre los meses de julio y septiembre y hace un interesante relato de algunos aspectos sobresalientes del país durante esa etapa. Dentro de su relato, Squier señala como principales puertos el de Fonseca, La Libertad y Acajutla. Menciona:

"los dos últimos son poco protegidos y puede mirárseles solo como una rada […] Sucede muchas veces que por algunos días los buques que fondean en Acajutla no pueden comunicarse con la playa: en verdad, el desembarque es en todos los tiempos difícil y algunas veces peligroso…"[16].

Squier señala que durante la colonia el puerto de Acajutla fue el usado por los galeones de la Corona española, y que de dicha época existían "grandes bodegas y almacenes"[17].

Hacia mediados del siglo XIX, el Puerto de Acajutla se encontraba en pésimas condiciones y dado que el Estado no contaba con los fondos necesarios para realizar las mejoras de los puertos del país, concedía concesiones a cambio de las mejoras que el propio Estado se veía imposibilitado de realizar. Hacia 1852 se concedió por diez años la administración de Acajutla a cambio de construir un nuevo muelle de madera y una bodega. Esta estructura sirvió de modelo para la que se construiría en La Libertad hacia 1870[18] . A fines de mayo de 1854, el muelle construido por el doctor Drivon fue puesto en servicio, en el 15 de agosto de 1855, entregó al gobierno las bodegas y aduanas, siendo el Estado el encargado de su administración. El deterioro del muelle fue rápido, al punto que fue necesario invertir en una nueva construcción: El 30 de octubre de 1869, se firmó un contrato entre el gobierno y el coronel Manuel Mendoza y don Joaquín

[15] Ibid
[16] Eprhaim Squier. *Apuntamientos sobre Centroamérica*. Managua: Fundación Vida 2004 pág. 311
[17] Ibid, 312
[18] Héctor Lindo Fuentes. *La economía de El Salvador en el siglo XIX.* Dirección de Publicaciones e Impresos. San Salvador 2006, pág. 131

de Matheu con el objeto de construir un muelle de hierro. A fines de 1870, se terminó la construcción del muelle y se puso en servicio en enero de 1871[19]

Estos esfuerzos, junto a la construcción de la carretera entre Acajutla y Santa Ana en la década de 1860, forman parte de los primeros intentos del Estado en modernizar el país, motivados por la creciente producción del nuevo producto de exportación: el café. Con el inicio del cultivo del café se desplazó la producción del añil. Con ello, las exportaciones de las producciones cafetaleras se concentraron, en los puertos de La Libertad y Acajutla, ya que estos recibían las cosechas de los centros de producción. El Puerto de la Unión paso de exportar el 56% en 1857 y se redujo a 38% en 1871, llegado incluso al 6% en 1893[20]

En este periodo, la comunicación era imprescindible para el desarrollo portuario de Acajutla. Ya en 1870 se había conectado el primer telégrafo entre San Salvador y el Puerto de la Libertad, siendo el siguiente Puerto conectado el de Acajutla. Cuatro años más tarde, y luego de estar conectado Acajutla con la Capital, el servicio se volvió internacional cuando se construyó una línea telegráfica que permitía comunicación con Guatemala[21]

Imagen 3. Carreta de Occidente transportando mercancías. Fuente: Álvaro Magaña, comp., *La Republica Tomo II,* (San Salvador: Fomento Cultural Banco Agrícola, 2000)

SEGUNDO PUERTO Y LA ADMINISTRACIÓN INGLESA

El ferrocarril de Acajutla-Sonsonate

Con la llegada de los liberales al poder y los proyectos de modernización del país a finales del siglo XIX, se inicia un ciclo de firmas de contratas ferroviarias que buscaban conectar los centros de producción cafetalera con el Puerto de Acajutla para facilitar el transporte, disminuyendo tiempo y los

[19] Larde y Larin, El Salvador, 24
[20] Héctor Lindo. La economía, 204
[21] Ibid, 277

costos en las exportaciones de café, beneficiando de esta forma a los grandes cafetaleros, exportadores y banqueros.

En las primeras contratas ferroviarias el ferrocarril en el occidente del país también era llamado "El ferrocarril de Acajutla" y se estipulaba que la empresa contratista que construyera y administrara el Ferrocarril de Occidente, también tendría a su cargo la administración del Puerto de Acajutla.

El ciclo de firmas de contratas ferroviarias inicia en 1872 con la presidencia del Mariscal Santiago Gonzales, siendo Louis Buerón el contratista beneficiado, el proyecto no se lleva a cabo como se esperaba y se construye únicamente un tranvía de sangre tirado por bueyes, cuyo recorrido abarcaba desde Santa Tecla a San Salvador.

En la búsqueda para introducir un ferrocarril que modernice el transporte, Antonio Castro (representante del Gobierno de Rafael Zaldívar) y el banquero Francisco Camacho firman un acuerdo de construcción de líneas férreas entre Acajutla y Sonsonate el 29 de noviembre de 1881. El domingo 30 de abril de 1882, son introducidas las primeras locomotoras, carros y coches vía Acajutla, realizando el primer viaje entre el puerto y Sonsonate el 4 de junio de 1882[22]

[22] Cristina Castro e Israel Cortéz, Entre Rieles y Durmientes: Ferrocarriles en El Salvador 1872-2018 Tomo I (San Salvador: Ministerio de Cultura y Universidad Gerardo Barrios, 2018),32

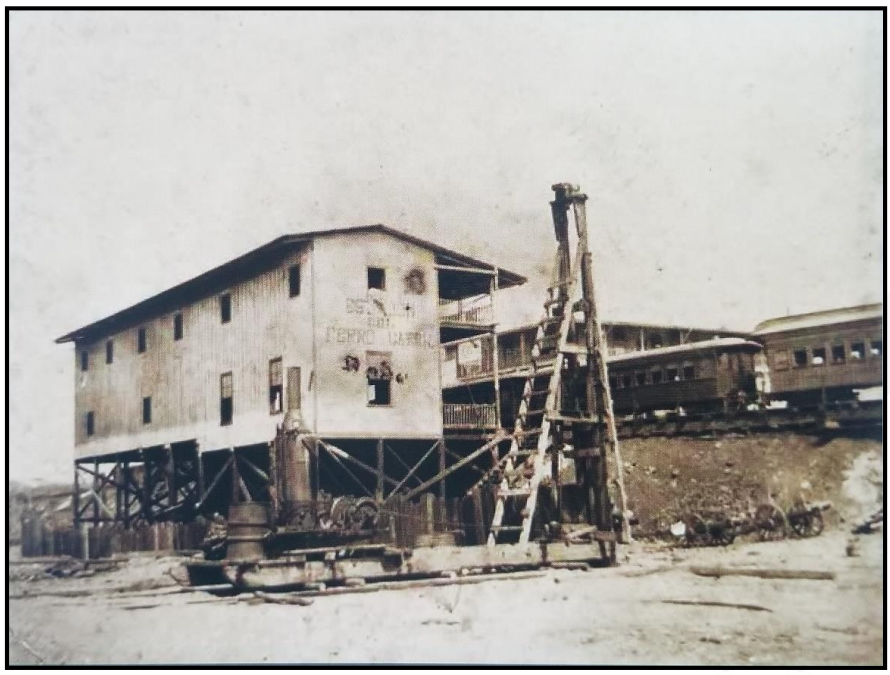
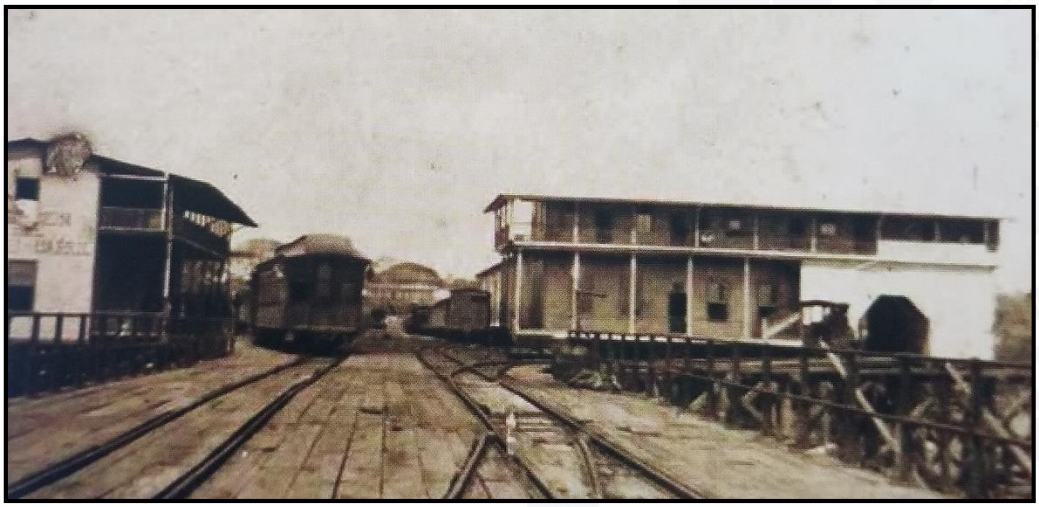


Imagen 4. Estación Del Ferrocarril de Acajutla construida en 1882. Fuente: Archivo periférico de FENADESAL

Imagen 5. Estación del ferrocarril de Acajutla. Fuente: Archivo Periférico de FENADESAL



El 22 de junio de 1885 el militar Francisco Meléndez asume la Presidencia de la República después de un Golpe de Estado contra Rafael Zaldívar. Meléndez decide someter a revisión una serie de contratas firmadas durante el período de su predecesor, sacando a la luz una serie de irregularidades y corrupción. Las contratas revisadas (entre ellas las relacionadas a la construcción del ferrocarril) son consideradas como desastrosas para las arcas nacionales, razón por la que se firma una nueva contrata en 1885 entre el

General Francisco Meléndez y Francisco Camacho con The El Salvador Railway Construcción Company Limited para retomar los trabajos y concluir la línea entre Sonsonate y Santa Ana, la construcción es finalizada en 1889[23]. Durante los primeros meses del año de 1887 el gobierno intentó disminuir la hipoteca que cargaba todo el patrimonio de la empresa ferrocarrilera, para lo cual nacionalizo el ferrocarril el 14 de abril de 1887, donde el Estado salvadoreño se haría cargo de las deudas contraídas por Francisco Camacho y la empresa The El Salvador Railway Construction Company Limited[24]

Los trabajos son continuados desde el 1 de abril de 1894 con Mr. Marcos Jamestown Kelly, representante de la Central American Public Works Company, éste firma junto a Adolfo Castro (funcionario de El Salvador) una contrata en la que se comprometen a terminar los trabajos pendientes y concluir la línea férrea hasta Santa Ana y San Salvador[25].

El 26 de septiembre de 1899 la empresa Central American Public Works Company traslada sus derechos y responsabilidades adquiridas en la contrata Castro-Kelly a The El Salvador Railway Company Limited, siendo ésta última la encargada de terminar los trabajos hasta San Salvador y la que termina administrando el ferrocarril de occidente y el puerto mediante la compañía del Puerto de Acajutla, desde su reconstrucción en 1900 hasta mediados de la década de 1950.

Según Galindo Pohl, con la construcción del segundo puerto a manos de los ingleses en los inicios del siglo XX, se destruyeron el muelle y los edificios que lo rodeaban y quedó abandonada la pequeña rada donde don Pedro de Alvarado construyó los barcos para su expedición a las Islas de las Especias, según el autor, la destrucción fue hasta los cimientos[26].

[23] Ibid, 75
[24] "Arreglo sobre el ferrocarril de Santa Ana", Diario Oficial, 29 de abril de 1887. Citado en Castro y Cortéz, "entre rieles y durmientes", 41
[25] Copia de contrata de American Public Works Company 1894-1899. Archivo Periférico de FENADESAL, Fondo Histórico IRCA-FES, SV-CEPA/14-Cont.ferr/E9 N2 C9 EXP9
[26] Galindo Pohl. *Recuerdos de Sonsonate.* San Salvador, 2001, pág. 99

En el mismo trabajo nos relata como el tránsito de pasajeros y mercaderías hacia el occidente y centro del país, así como el comercio del Canal de Panamá, hizo de Acajutla un pueblo muy concurrido. Además del funcionamiento del segundo Puerto hacia el primer cuarto del siglo XX:

> *"[desde el muelle se operaba] una poderosa grúa que bajaba y subía pasajeros y carga a las lanchas que esperaban al lado de grandes pilotes de acero. La grúa trabajaba unos diez o quince metros sobre las aguas. Para abordar el barco (que estaba anclado) a unos dos kilómetros de la costa, los pasajeros subían uno por uno a una silla, en la cual, bien amarrados, bajaban a la lancha que los llevaría al barco. La misma operación se hacía, de la lancha al muelle, con los pasajeros y la carga que desembarcaban."*[27]

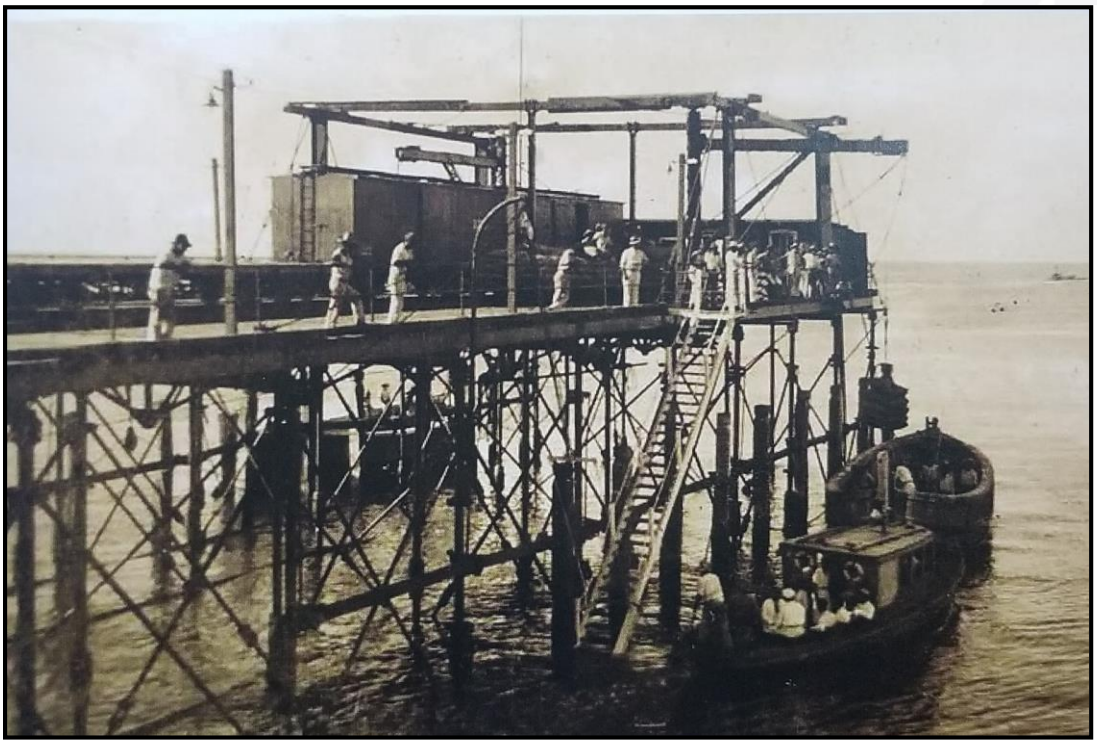


Imagen 6. El moderno muelle de hierro de Acajutla, inaugurado en 1900. Nótese los pasajeros y la carga que se movilizan del muelle a los vapores mediante los lancheros y el uso de grúas, tal como lo relata Galindo Pohl en Recuerdos de Sonsonate. Fuente: Archivo periférico de FENADESAL

[27] Ibid

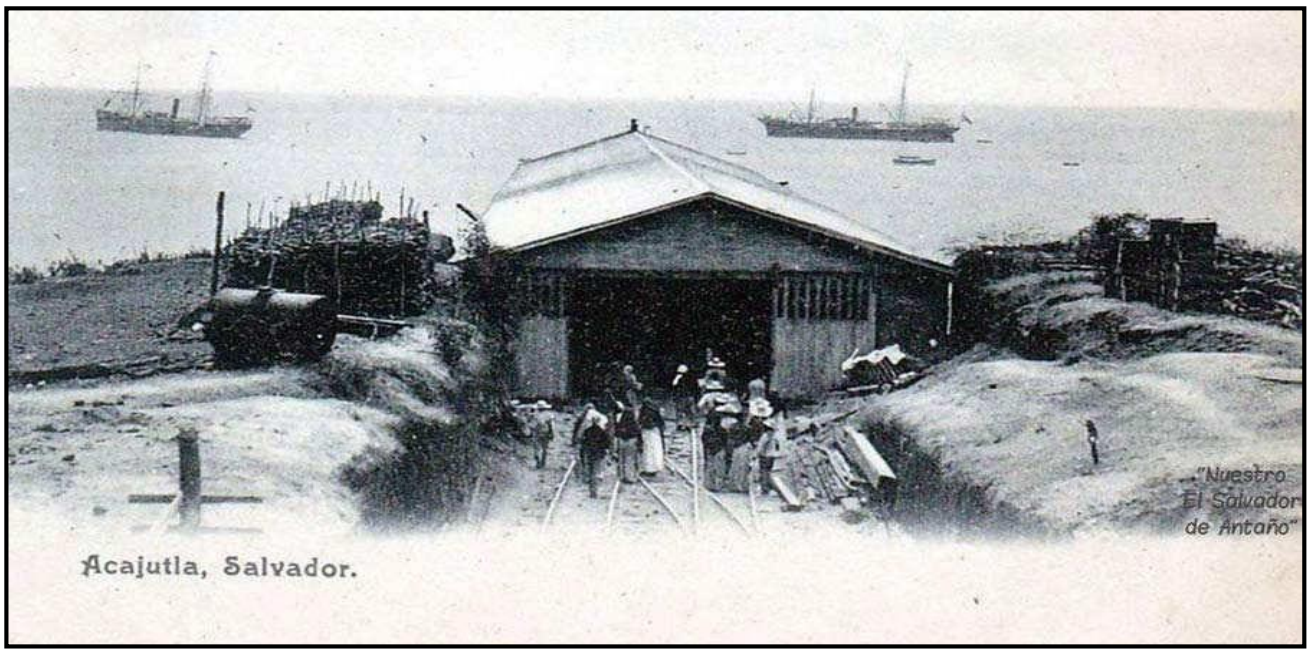


Imagen 7. Fotografía panorámica del puerto de Acajutla, con sus bodegas, vías férreas y los vapores esperando las lanchas con pasajeros y carga. Fuente: "Imágenes históricas del Puerto de Acajutla" consultadas en www.elsalvador.com el 19 de agosto de 2020

Los daños de 1934

En 1934, un huracán no denominado con nombre, provocó graves inundaciones en el territorio salvadoreño. Las inundaciones causaron la muerte de cientos de personas, daño miles de viviendas, inundó barrios enteros, provoco deslaves y desbordamiento de ríos que terminaron dañando severamente los caminos y puentes ferroviaria, entre otras nefastas consecuencias.

En el caso del Puerto de Acajutla, el Rio Grande de Sonsonate o Sensunapán, luego de desbordarse y arrastrar toneladas de desechos, "arraso por completo el dique que lo contenía cubriendo toda la playa con troncos de árboles hasta una altura de tres metros…" Los troncos se acumularon en el lecho arenoso y aumentaron, no solamente en la playa sino mar adentro, "el nivel del mar". El huracán inundo 4 de las 6 lanchas que estaban en servicio, así como los dos remolcadores del Puerto[28] Este panorama obligo a la

[28] Ferrocarril de El Salvador, Gaceta *Ferroviaria Año 1, No 1.* Sonsonate mayo de 1937, pág. 12

contratación de la firma belga Les Ateliers Metallurgiques de Nivelle para prolongar el puerto, mar adentro, con cincuenta metros. Los trabajos de ampliación fueron finalizados en mayo de 1935.

EL TERCER PUERTO Y LA CREACIÓN DE CEPA

Contextualización

Con la llamada "Revolución de 1948" y la Constitución de 1950, el país se adentró en proceso de renovación. Los historiadores conocen a este periodo como el momento de Modernización del estado salvadoreño, sin embargo, esta revolución fue liderada por militares salvadoreños influenciados por el PRI mexicano y liderados por Oscar Osorio, por lo que la modernización fue acompañada por otros elementos represivos y autoritarios.

Acuña explica que durante este periodo se alcanza definitivamente la centralización política en los estados del istmo centroamericano y se logra un umbral básico de institucionalización, cuyo fundamento material es la economía agroexportadora, el sustento institucional son las fuerzas armadas y el encuadre ideológico es el liberalismo económico antes que el político[29].

Además, define el *Estatismo* del período como un fenómeno desarrollado desde 1950 en que los estados se consolidan, las instituciones militares se vuelven profesionales y el estado comienza a formar parte de la vida cotidiana de los ciudadanos. Carlos Elizondo es otro que retoma el concepto*:* el autor lo explica como un momento o periodo en que los estados reservan algunos ramos económicos para su administración; pueden llegar a nacionalizar o a proteger alguna empresa o entidad, además, añade que se emplean reformas políticas y económicas para proteger y regular su industria[30]

[29]Ibid.18
[30] Carlos Elizondo Mayer-Serra, "Liberalismo y Estatismo en la constitución de 1917," ed. Francisco Ibarra Palafox y Pedro Alazar Ugarte Gerardo Esquivel, *Cien ensayos para el centenario, Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, tomo 4: Estudios políticos.* (Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM, 2017).

Existen otros autores que caracterizan al estado latinoamericano de la segunda mitad del siglo XX como un estado desarrollista: según Horacio Bossio[31] se considera un estado desarrollista cuando los estados intervienen en la economía con el objetivo de crear condiciones para el crecimiento económico y la inversión. Explica también que estas políticas se realizan en conjunto con el capital privado y alcanzan ramos como la educación.

Para el caso salvadoreño, las políticas empleadas en este periodo de modernización y estatismo, se crean nuevas instituciones como el Seguro Social (ISSS), el Instituto de Vivienda Urbana (IVU), el Instituto de Colonización Rural (ICR), el Instituto Regulador de Abastecimientos (IRA), la Comisión Ejecutiva Hidroeléctrica (CEL) y la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla (CEPA), además de proyectos de infraestructura como la Carretera del Litoral y el Puente de Oro.

Resultados del Informe de Ortiz

Para beneficiar la modernización del país, era necesario contar con infraestructura moderna y de calidad que agilizara los transportes por vía terrestre y marítima. En busca de ese objetivo en 1951 el gobierno solicitó la ayuda de las Naciones Unidas, que se concretó con la llegada a El Salvador de un especialista argentino, el Ing. Ricardo M. Ortiz, quien realizó un estudio de la documentación disponible, así como visitas a los puertos y entrevistas con funcionarios y empresarios. El informe que entrego arranca con un análisis de la situación económica y social del país, y de la condición y operación de los puertos existentes, proponiendo una serie de medidas para modernizar su funcionamiento.

El ingeniero Ortiz señalo en primer lugar, que no tenía sentido que funcionaran tres puertos simultáneamente en el país- Cutuco, La Libertad y Acajutla- tanto por la reducida extensión de costa como por el relativamente pequeño volumen total de carga marítima. La existencia de tres puertos obedecía según él, a “una división territorial del país” cuando los medios de transporte alternativos eran mínimos o inexistentes, pero la red de carreteras de reciente construcción más las vías férreas construidas décadas

[31] Horacio Garcia Bossio, "Génesis del Estado Desarrollista: el pensamiento y la praxis política de Helio Jaguaribe, Brasil, y de Rogelio Frigeiro, Argentina.," *Universidad Católica de Argentina* (2008).

atrás permitirán concentrar los servicios portuarios en menos puntos. Tal recomendación se vio materializada al cerrar el puerto de la Libertad.

En segundo lugar, en proyecto Ortiz proyecto un incremento de carga marítima de hasta 800,000 toneladas anual, un volumen que los tres puertos no podrían manejar en su condición actual.

En tercer lugar, si se aceptaba que un solo puerto sería suficiente para todo el país, habría que evaluar las opciones y tomar una decisión sobre los restantes. Durante 1950, el puerto que más carga manejó fue Cutuco con el 44.5% de la importación y el 50.4% de la exportación por el peso. La Libertad fue el segundo con un 41.6% y el 20.4%, y Acajutla con un 14.0% y 29.2%

A primera vista Cutuco habría de imponerse a las otras dos opciones, pero Ortiz evaluó los tres puertos y llegó a la conclusión de que el sitio de Acajutla era el más indicado para modernizar el sistema portuario por diversas razones, incluyendo su cercanía y buena conexión por ferrocarril y carreteras a las más importantes regiones de producción y consumo del país –el centro y el occidente- y por estar ubicado en una zona plana que permitiría su ampliación para bodegas, aduanas, zonas industriales y viviendas.

Ortiz era de la opinión que el muelle de Acajutla construido en 1900 y ampliado en la década de 1920 estaba en tan mal estado que no tenía caso gastar en su renovación, también había que superar el antiguo sistema de lanchones que transportaban la carga entre el muelle y el buque anclado fuera del mar, lo cual consumía mucho tiempo y aumentaba el riesgo de daño en la mercadería. En el caso de Acajutla, la situación era aún más complicada por la ubicación de la aduana marítima de la ciudad de Sonsonate, donde la mercadería era descargada de nuevo para su inspección antes de proceder hacia su destino final.

Así, los rendimientos eran muy bajos: en los puertos salvadoreños se movían, según observo Ortiz, entre 250 y 380 toneladas por barco por día, mientras que, en un puerto moderno con grúas eléctricas y maquinaria de traslado de tierra, se podían mover en aquellos tiempos un mínimo de 700 toneladas diarias por barco.

A partir del análisis anterior, Ortiz recomendó que:

a) El estado debía controlar "el funcionamiento integral de los ferrocarriles, es decir, normar sus operaciones y supervisar las tarifas (aunque Ortiz no mencionaba asumir ese manejo)

b) Ortiz recomendó construir un puerto nuevo, moderno, en un sitio abrigado que permitiera cargas y descargas rápidas y donde se concentrarían todas las operaciones portuarias del país.

c) El nuevo puerto deberá construirse en Acajutla, que tenía el mejor acceso por carretera y ferrocarril, estaba ubicado en plano con posibilidades de expansión, con un oleaje menos fuerte o directo que en la Libertad (el otro puerto en consideración).

d) El lugar ideal estaría sobre unos acantilados a unos dos kilómetros hacia el sureste del muelle existente, un punto donde las aguas profundas están relativamente cerca de la costa y las corrientes marinas son menos fuertes".

e) El costo de la obra ascendería, según cálculos muy gruesos, a unos 45 millones de colones ($18 millones de dólares, al cambio de entonces).

f) Mientras se construía el nuevo puerto, Ortiz recomendó que el gobierno se hiciera cargo a la brevedad posible de los puertos de Acajutla y La Libertad, que enviara a técnicos a estudiar en el exterior para dirigir las operaciones del nuevo puerto y que nombrara una comisión para estudiar el tema de los transportes terrestres en general.

Las conclusiones de Ortiz se debieron a la relación monopólica que ejercían los ferrocarriles en los Puertos de Cutuco y Acajutla y los camiones de las empresas que manejaban el muelle de la Libertad. Esas prácticas debían eliminarse mediante una injerencia más directa del estado, un reflejo del pensamiento incipiente que estaba emergido de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) de las Naciones Unidas bajo la dirección entonces del economista argentino Raúl Prebisch, con el cual seguramente se identificaba el ingeniero Ortiz. En sus palabras, de un Estado que no parece tener en la explotación de los puertos otro interés que el de percibir los impuestos aduaneros que en realidad ascienden a más del 50% de sus ingresos efectivos, un gobierno nuevo debe "tomar bajo su

responsabilidad las actividades que se cumplen en sus puertos" y actualizar su régimen estatuario para ponerlo al mismo nivel que el resto de puertos del mundo.[32]

Creación de la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla

Recibido el informe Ortiz, el Gobierno a través del Ministerio de Obras Públicas decidió crear por decreto legislativo No. 677 de fecha 28 de mayo de 1952, publicado en el Diario Oficial No. 102, tomo 155 del 30 del mismo mes y año, se creó la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla (CEPA), como institución autónoma de servicio público "con el objeto de planificar y ejecutar la construcción del puerto en la costa de Acajutla".

En uso de sus facultades, el Presidente de la República, emitió el acuerdo No. 51, de fecha 29 de julio de 1956, publicado en el Diario Oficial No. 150 del 12 de agosto del mismo año, por el cual nombro a miembros de la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla a las personas siguientes: Presidente, Don Tomas Regalado González y Director a Don Luis Poma, Don Luis Escalante Arce, Don Alfonso Álvarez, Ing. Mario Pacheco y Dr. Belarmino Suarez, quienes aceptaron sus respectivos cargos.

Una vez integrada, la comisión sesiono por primera vez el 14 de agosto de 1952 y dedico los restantes meses del año a explotar las fuentes de financiamiento y los requerimientos técnicos- diseño, construcción, supervisión- de la obra. El presidente de la Comisión Tomas Regalado, aprovecho un viaje a Washington para entablar los primeros contactos con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF, posteriormente Banco Mundial) donde se le informo que antes de hablar de financiamiento había que completar los estudios técnicos.

Después de recibir y evaluar las diversas ofertas, la CEPA decidió contratar en enero de 1953, a la empresa de ingenieros Parsons, Brinckerholff, Hall & McDonald de Nueva York, no fue sino hasta septiembre que se firmó el contrato respectivo que comprometió a la empresa a entregar un informe que contemplara: a) la justificación de construir nuevas instalaciones portuarias b) la preparación de planes maestros y evaluaciones de viabilidad económica y técnica para cada opción c) la identificación de los lugares apropiados para las nuevas instalaciones portuarias y d) propuesta de opciones de financiamiento.

[32] CEPA, 60 años impulsando el progreso de El Salvador, (2015) II. La política de transportes y puertos a principios del siglo XX.

Cinco empresas de ingenieros entregaron sus ofertas: tres estadounidenses, una francesa y una alemana, esta última, la Deutschen Bergwerks undHünttenbauGesellschaft MBH, solicito una reunión especial con la directiva de cepa para Planear la opción más ambiciosa y mucho más atractiva para los intereses del país: Puerto de Acajutla con rompeolas y atraque directo

Imagen 8. Primera junta directiva de CEPA. Fuente: Memoria de labores 1963-1964

Construcción de la primera etapa

Después de varios y minuciosos estudios ordenados por la Comisión, este saco a concurso internacional la construcción del muelle, habiéndose otorgado el trabajo a la firma Alemana DEUTSCHE BERGWERKS UND HUNTTENBAU GESELLSCHAFT (DBFG) LA SALSGITTER INDUSTRIEBAN GESELLSCHAFT (MBH). También de Alemania, gano el concurso de construcción y el contrato fue firmado el 20 de abril de 1956, por la suma de 10,705.000.00 colones. (El costo final fue de 19,458.700.00 colones)

Los trabajos se iniciaron oficialmente el 23 de agosto de 1956, y la supervisión de la obra fue encomendada a la firma inglesa LIVESEY & HENDERSON.

El muelle consistió en un rompeolas de 763 metros de longitud y fue construido por el sistema de células metálicas. La longitud del espigón del muelle fue de 310 m. en su eje y de 300 m. en los costados norte del sur, por 37 m. de ancho, teniendo el cabezal una superestructura de concreto de 3.50 m. de altura. Para proteger la estructura de concreto contra el impacto de las naves, se instaló un sistema de amortiguadores de gran potencia ingeniosamente diseñados por los contratistas de la construcción.

Para darle cabida a dos barcos simultáneamente, en su lado protegido, está constituido por células metálicas, compuestas de tablestacas de acero rellenadas con cemento.

La vida de la parte metálica estaba garantizada por la instalación de un sistema de protección catódica que protege la parte sumergida en el agua, combinando con pintura de protección para las partes expuestas al aire, Toda la plataforma del muelle es de hormigón reforzado, lo cual permite el trafico ilimitado en cuanto al peso de la carga.

Además, se construyó una bodega para almacenamiento de carga en tránsito con una superficie de 4,000 m2 y dos grúas de semi-pórtico, con longitud de la pluma de 16 m. y 3 t/m de capacidad. Las grúas tienen un recorrido sobre rieles de 240 m. en el costado norte del muelle.

Instalaciones en tierra

El proyecto fue modificado completamente en las obras en tierra firme, se eliminó el acarreo por ferrocarril entre el muelle y los depósitos, dándole al puerto una mayor flexibilidad en sus operaciones y mayor economía de espacio, empleando equipo moderno altamente especializado para el acarreo y estibaje de la

carga. se construyeron cuatro bodegas con un espacio cubierto de 22,000 m2. Para almacenamiento de carga, se pavimentaron patios con una superficie total de 15,000 m2. Para almacenar carga al aire libre.

Para las oficinas administrativas del puerto, CEPA construyo un edificio con amplios espacios en una superficie total de 5,000 m2. Con un abastecimiento propio de agua potable y un sistema de teléfonos automáticos. Más otro edificio para el almacén de materiales y el taller de mecánica, Hay también talleres de carpintería y electricidad.

Se hicieron otros trabajos como desagües, abastecimiento de agua, canalizaciones eléctricas etc. Y se pavimento una superficie de 125,000 m2. Todas las areas de circulación en el puerto don de hormigón reforzado.

Para auxiliar a los barcos en sus maniobras y para el manejo y transporte de la carga, CEPA adquirió un complejo equipo de máquinas modernas entre ellas, un remolcador de 800 caballos de fuerza, otras embarcaciones menores, grúas automóviles, monta cargas, tractores, remolcadores, acarreadoras a horcajadas, palas cargadoras, unidades automáticas para carga o descarga de productos y cereales a granel y dos básculas físicas de 50 toneladas de capacidad cada una.

Todo recinto fiscal está perfectamente aislado por medio de una malla metálica y se garantiza la seguridad de las mercaderías por estricto sistema de vigilancia y amplia protección contra incendios.

Las ventajas del cambio de sistema fueron los siguientes:

1. Economía en la inversión inicial de material remolcado y tractor.
2. Ahorro en el gasto de rieles
3. Una gran versatilidad en el uso de la superficie del muelle, bodegas y patios, puesto que las vagonetas sobre llantas pueden circular por cualquier sitio y en todas direcciones (algo que no puede lograrse con el ferrocarril)

4. Economía de tiempo en maniobras, pues con el equipo disponible, pueden atenderse los portalones de los barcos.
5. Aprovechamiento al máximo del sistema de paletización, actualmente en vigencia, en los más modernos puertos del mundo)
6. Se aprovecharon pendientes mayores, permitiendo acercar más el muelle a las bodegas de almacenamiento en tierra, consiguiendo menores distancias de acarreo y un mejor aprovechamiento del terreno

Inversión

La inversión total sin incluir otros gastos como financiamiento, administración etc…ascendió a 31,689.365.00 colones ($12, 675.746.00) suma que se distribuye así:

RUBRO	MONTO
Muelle	19,458.700.00 colones
Edificios	1,871.022.00 colones
Bodegas	2,730.210.00
Pavimentos	1,764.897.00
Equipo de operaciones	2,120.410.00
Vehículos	78.577.00
Instalaciones eléctricas	275.619.00
Abastecimiento de agua	319.773.00
Terrenos	2,593.932.00
Mobiliario y equipo de oficina	329.682.00
Comunicaciones	146.543.00
TOTAL	31,689.365.00

Financiamiento

Capital nacional	29,760.020.00
Capital importado	1,929.345.00
TOTAL	31,689.365.00

Para el financiamiento de la construcción del moderno puerto de Acajutla, la Comisión lanzó dos emisiones de bonos garantizados por el estado, las cuales tuvieron completa aceptación en el ambiente salvadoreño y extranjero, gracias al prestigio de CEPA.

Para atender la construcción del muelle CEPA, lanzó la primera emisión de bonos en el año de 1955, por valor de 18,750.000 a 20 años de plazo y al 6% de interés anual; vencerá en 1976.

Para la construcción de las instalaciones en tierra firme, CEPA puso en venta la segunda emisión de bonos en 1960, por valor de 12,500.000.00 colones, al mismo plazo de interés antes mencionado, vencerá en 1980.

El capital importado corresponde a un crédito de "Export Inn Port Bank of Washington" (EXIMBANK), hasta por un millón de dólares al 5 ¾ % de interés anual, concedido específicamente para la adquisición de equipo de operación; venció en diciembre de 1970, de este crédito se emplearon 771,738.00

Imágenes 9 y 10. Inauguración del puerto de Acajutla el 21 de abril de 1961. Con las autoridades de CEPA y el embajador de Alemania, este último fue el encargado de cortar la cinta de inauguración.

Imagen 11: abril 21 de 1961 personalidades invitadas a la inauguración del Puerto de Acajutla, en la fotografía de izquierda a derecha Dr. Víctor M. Cuellar Ortiz, Ministro de Economía; Dr. René S. Carrillo, Superintendente de Bancos y Sociedades Mercantiles; Dr. Ernesto Rivas Gallón, Gerente General de CEPA.

Inicio de operaciones del puerto

En San Salvador fueron organizadas las oficinas centrales, mientras que en Acajutla, el muelle inició operaciones de importación el 29 de julio de 1961, con el vapor "DAGAYAN", de nacionalidad israelita, manifestando 506 T7M de abono, procedente de la Libertad.
Con destino a Los Ángeles, las operaciones de exportación se iniciaron el día 31 de ese mismo mes, con el vapor "ILLSTEIN" de nacionalidad alemana, que cargo 1,900 sacos de café con peso de 133 T/M, procedente de Long Beach con destino a San José, Guatemala.
El puerto inicio sus operaciones implantando métodos y técnicas nuevas pues contaba con el moderno equipo:

CANTIDAD	EQUIPO
1	Remolcador "Sonsonate" de 72' de eslora con motor de 800 HP.
1	Remolcador "Caluco" de 35´ de eslora
2	Lanchones de 30 ton. de capacidad
2	Grúas eléctricas de semiportico emplazadas en el muelle, de 3000 kg. de capacidad.
1	Grúa móvil sobre llantas neumáticas de 12.000 kg de capacidad máxima

1	Grúa móvil de 5.000 kg. sobre llantas neumáticas
31	Moto estibadoras (“FORKLIFTS”) de 7.000 lb. de capacidad
2	Moto estibadoras (“FORKLIFTS”) de 6.000 lb. de capacidad
2	Moto estibadoras (“FORKLIFTS”) de 20.000 lb. de capacidad
6	Vagonetas de 50 ton. De capacidad
15	Vagonetas de 30 ton. De capacidad
6	Vagonetas de 10 ton. De capacidad
8	Tractores industriales para tirar de las vagonetas
1	Acarreadora de horcajadas de 5 ton. De capacidad
1	Unidad móvil contra incendio

El puerto empleaba a esa fecha 350 estibadores, 40 peones de bodega, 30 peones de mantenimiento, 70 obreros especializados (mecánicos, electricistas, operadores de equipo etc.) 50 empleados de oficina y 30 vigilantes (Policía Portuaria), lo que hacen un total de 570 personas en números redondos.[33]

Las operaciones en el muelle se iniciaron aun sin estar esté terminado, pues faltaban algunas pequeñas obras secundarias.

Las instalaciones en tierra firme, bodegas, edificio administrativo, entraron en servicio en el curso del primer semestre de 1962.

Ya para esta época, el gobierno de la CEPA ere ejercido por una Junta Directiva, la cual fue organizada como un Organismo Interministerial y de las Asociaciones de agricultores e Industriales y de comerciantes. La Junta Directiva es integrada por un presidente, nombrado por El Presidente de la República; cuatro directores propietarios e igual número de directores suplentes, nombrados por el poder ejecutivo en el ramo de economía, hacienda, defensa y obras públicas; y dos directores propietarios e igual número de suplentes, nombrados por el poder ejecutivo en el ramo de economía, de dos ternas presentadas por las asociaciones antes mencionadas.

Durante los cinco meses de trabajo de 1961, se movilizaron solamente 23, 373 T/M de carga; pero en los años siguientes de 1962 y 1963, se manipularon 140, 812 y 195,426 T/M de carga, respectivamente llegando en 1964 a la cantidad de 296, 114 T/M de carga de importación y exportación la cual representa un aumento del 51.5% sobre el año precedente.

De lo anterior se infiere que el puerto creció en una forma precipitada, dejando muy atrás todos los cálculos estimados para su desenvolvimiento, los cuales por cierto fueron muy optimistas.

En 1964, es decir, en solo tres y medio años de labores el puerto paso de 250,000 T/M de carga, que era la cantidad máxima determinada por unas firmas consultoras para manejarse en el año de 1980. En tan corto lapso, Acajutla se constituyó en el principal Puerto de El Salvador y uno de los más importantes en el área centroamericano. Las eficientes operaciones del Puerto se deben a su

[33] Breve historia de la CEPA, documento elaborado por la Comisión.

construcción funcional, plenamente dotado de instalaciones y equipos modernos que permiten un manejo rápido y seguro de la carga, a su organización y rendimiento eficiente del personal.

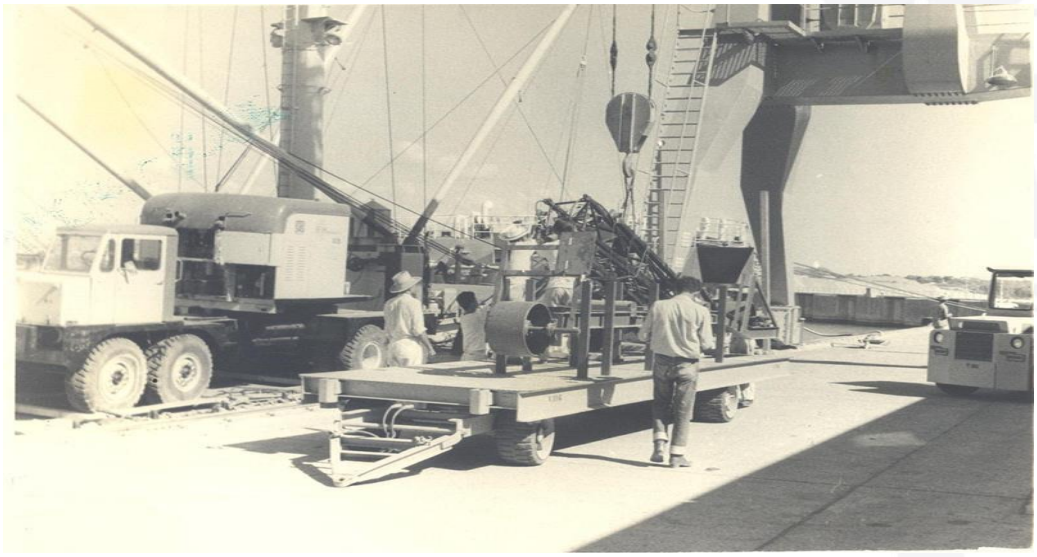
vistas aéreas del recién inaugurado puerto de Acajutla, abril de 1961:

Imagen 12. Fotografías del recién inaugurado Puerto de Acajutla del fondo histórico FES-IRCA, en resguardo del Archivo periférico de FENADESAL.

Imagen 13. Vistas del recién inaugurado Puerto

Imagen 14. Atracaderos de protección en el Puerto de Acajutla

Imágenes 15 y 16. nuevos equipos y modernas instalaciones del puerto de Acajutla:



El tráfico de la carga de importación y exportación continuó en un rápido crecimiento anual, pues durante 1965, el movimiento de carga general Ascencio a 376, 134 T/M o sea con una tasa de aumento del 27% sobre el año anterior, es importante agregar que en cuatro años de operaciones de 1962 a 1965, además de la carga general manejada, han sido manipuladas 2,322,385 T/M de petróleo crudo y sus derivados, procesados por la refinería de Acajutla, S.A. (RASA)

Imagen 17. 4 grandes bodegas construidas por el Consorcio Salzgitter Industriebau (Eatco Constructores S.A fueron los ejecutores de la obra)

Toda esta información indica que la tendencia del aumento en las operaciones del Puerto han tenido lugar desde 1961 y refleja el crecimiento económico de la nación, la industrialización nacional recibió su mayor impulso desde 1950, creando incentivos para los inversionistas nacionales y extranjeros, pero particularmente el incremento industrial de la zona de Acajutla , gracias a la sana y efectiva política de CEPA, adquiere perfiles de fenómeno extraordinario, pues en tan corto lapso aparece como el rico germen de un futuro imperio industrial, para este año 1965 en Acajutla están erigidas las instalaciones industriales siguientes ; Almacenadora Centro Americana S.A. (ALCASA); Refinería de Acajutla A.A (RASA); fertilizantes de Centro América S.A. (FERTICA); ATSA, Export- Import INC: (Terminal de melaza) y Comisión Hidroeléctrica del Rio lempa CEL.

En 1966 el puerto continuo su incremento en la movilización de carga general, sumando 398,358 T/M más 692,426 T/M de la industria petrolera. Este mismo año la Comisión contrató los servicios profesionales de "Waldemar S. Nelson & Co. Ind. Y Atilio Garcia Prieto Ingenieros consultores para estudiar la factibilidad de la construcción de la SEGUNDA ETAPA del programa de desarrollo del PLAN MAESTRO del Puerto de Acajutla, el cual tiene como finalidad aumentar la capacidad de atracaderos y por consiguiente, aumentar la capacidad de manejo de carga, lo cual colocara al puerto en mejores condiciones para satisfacer la creciente demanda de servicios portuarios.

Crecimiento de exportación de Acajutla 1964-1965

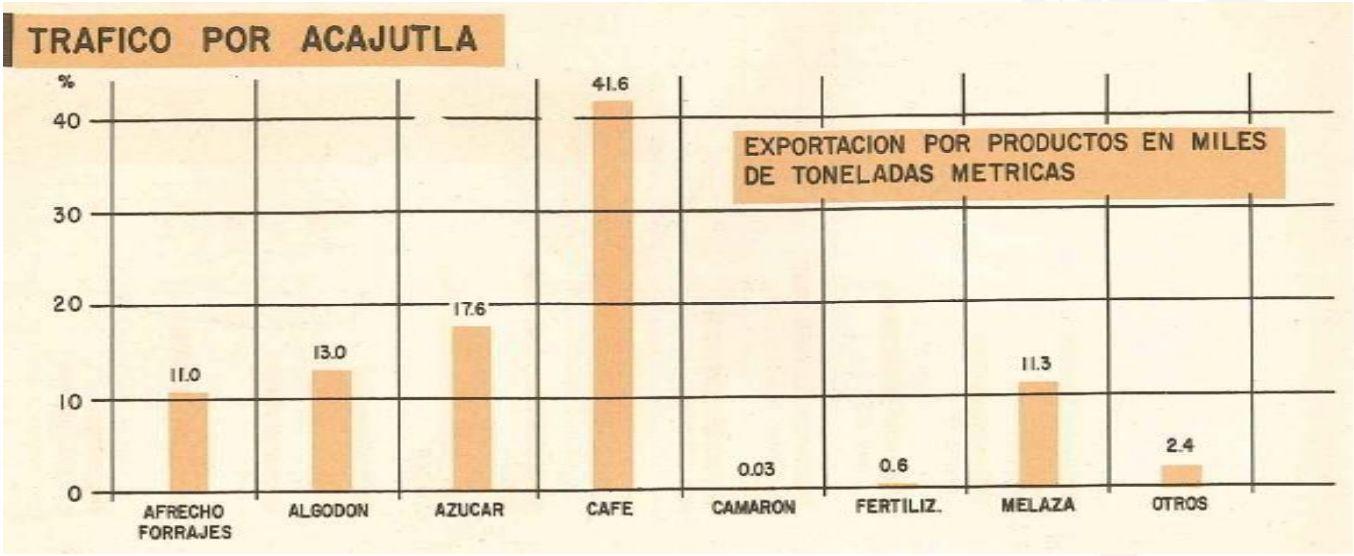
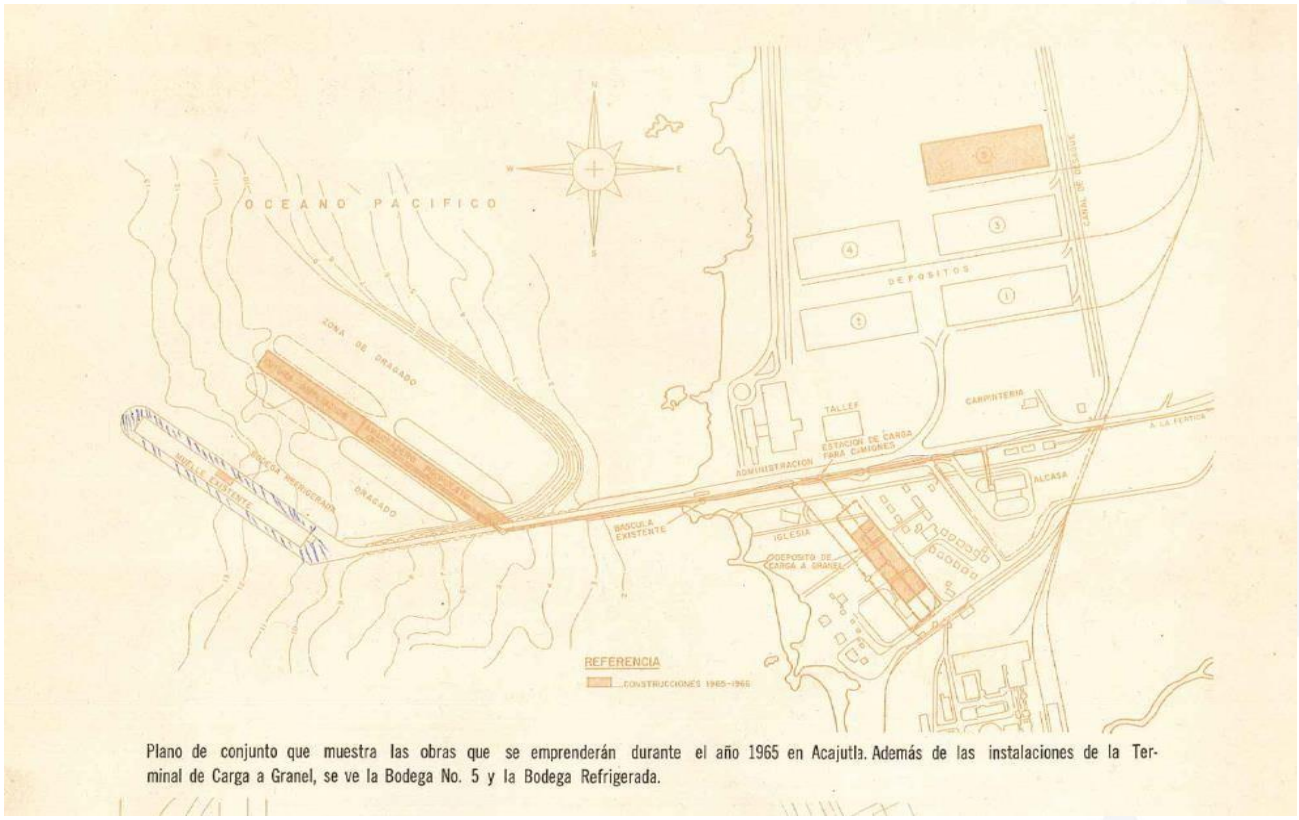


Imagen 18. Estadísticas de exportación de los años 1964-1965, fuentes: memoria de labores de CEPA 1964-1965

Transformación de la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)

En el año de1965, debido al incremento del comercio exterior del país y a la imperiosa conveniencia de una administración eficiente de los servicios portuarios y actividades complementarias, se restructuró a la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla, por medio del decreto legislativo No. 145 de fecha 21 de octubre de 1965, publicado en el Diario Oficial No, 206, tomo 209, de fecha 11 de noviembre del mismo año, denominándola COMISION EJECUTIVA PORTUARIA AUTONOMA (CEPA) y otorgándole funciones y atribuciones que la convinieron en una empresa estatal, capaz de dirigir y administrar los puertos de Acajutla y la Libertad y además, el ferrocarril de El Salvador, como unidad económica y técnica, en virtud de la ley orgánica promulgada en el decreto antes mencionado.

Construcción de la segunda etapa (muelle "b")



Plano de conjunto que muestra las obras que se emprenderán durante el año 1965 en Acajutla. Además de las instalaciones de la Terminal de Carga a Granel, se ve la Bodega No. 5 y la Bodega Refrigerada.

Imagen 18. Plano de conjunto que muestra las obras que se emprenderán durante el año 1965 en Acajutla, además de las instalaciones de la terminal de carga, se ve la bodega No. 5 y la bodega refrigerada.[34]

[34] Memoria de labores de CEPA, 1964-1965

Dado al incremento de las operaciones portuarias y previendo un aumento considerable en el futuro, CEPA inicio en el transcurso del año 1964 la planificación de las ampliaciones indispensables, que consisten en la construcción de un muelle adicional con capacidad para atracar tres naves simultáneamente y la instalación de un sistema para carga, descarga, transporte y almacenamiento de productos a granel.
Con este fin firmo un contrato de servicios profesionales con la firma de ingenieros Waldemar S. Nelson & Co. Inc. Ewin, Campbell & Gottlieb en Nueva Orleans, Asociados con el Ing. Atilio Garcia Prieto, de esta ciudad.
El estudio de factibilidad económica fue terminado en octubre e inmediatamente fue aprobado por la Comisión y las autoridades competentes y se inició la planificación de las obras.
El trabajo de construcción de iniciar en 1965 y se espera estén funcionando a finales de 1966.

El costo de las ampliaciones de Acajutla se estiman en unos quince millones de colones y su financiamiento se hará en una emisión de bonos local para la moneda nacional y créditos extranjeros para el material y equipos importados.
Los planes de expansión de esta segunda etapa eran igualmente ambiciosos la construcción de un segundo muelle “espiga”, el llamado muelle “B”, así como el dragado de unos 50,000 metros cúbicos de material de fondo, la ampliación de las bodegas en tierra y la instalación de un sistema de falas transportadoras desde el nuevo muelle hasta los depósitos de almacenamiento, entre otros. El muelle “B” se completó en 1970. Las obras a construirse para ampliación de las facilidades portuarias y como segunda etapa del plan maestro para el Puerto son principalmente las siguientes:

DRAGADO: Excavación de 137.000 metros cúbicos de material no clasificado, para tener una rada con capacidad de recibir barcos hasta de 35,000 toneladas de desplazamiento.

ESPIGON: El espigón será una plataforma de hormigón reforzado de 370 metros de longitud de su eje, por 28 metros de ancho, soportado por pilotes de acero llenos de concreto armado.

UNIDAD DE CARGA Y DESCARGA: Para la carga y descarga de vapores en el nuevo espigón, se dispondrá de una grúa móvil a porticada, capaz de manejar bultos pesados o contenedores hasta de 25 toneladas.

EQUIPO TRANSPORTADOR: Este equipo estará formado por un sistema doble de cintas o fajas transportadoras para el manejo de carga de importación o exportación, que conectará la unidad de carga en el espigón con la bodega de materiales a granel en tierra firme, con una capacidad de 500 toneladas por ahora. Este equipo transportador tendrá un dispositivo de pesaje continuo y una báscula para vehículos en la tolva de descarga.

BODEGA DE CARGA: Edificio de la bodega o depósito de carga a granel consistirá en una estructura de hormigón armado pretensado, formando marcos con articulación al centro; sus paredes y piso serán de

concreto armado y cubierta del techo de lámina de asbesto cemento. El túnel de recuperación estará bajo el piso, por el centro del edificio y los productos para su almacenamiento se distribuirán en toda la bodega

por medio de un equipo transportador suspendido en la estructura del techo. La capacidad de esta bodega será de 12,000 toneladas métricas. Las medidas 78 m. de largo por 30 m. de ancho.

OBRAS ACCESORIAS: Consisten en la construcción de 5,000 metros cuadrados de caminos pavimentados, edificios para oficinas centrales de operación y servicios sanitarios.
Después de la precalificación de varias firmas constructoras de reconocido prestigio y de las respectivas licitaciones para la ampliación del puerto, correspondiente a los contratos No. 1 y 2, la construcción de las obras de adjudicación así:

CONTRATO No. 1 OBRAS DE INGENIERIA CIVIL
Contratista: Marwell Construction Company, Limited, Canadá.
Fecha de inicio de la obra 24 de noviembre de 1967
Plazo de contrato: 20 meses calendario.
Prórroga concedida: 92 días
Fecha de entrega: 24 de octubre de 1969
Fecha de entrega oficial: 13 de agosto de 1970

CONTRATO No. 2 SUMINISTRO E INSTALACIONES DE EQUIPO PARA EL MANEJO DE CARGA A GRANEL.
Contratista: Commonwealth Construction Company, Limited,
Canadá.Fecha de inicio de la obra: 1º. De agosto de 1968
Plazo de contrato: 540 días calendario
Prórroga concedida: 25 días
Fecha de entrega: 17 de febrero de 1970

SUPERVISIÓN DE LAS OBRAS: Swan Wooster Ingineering Company, Limited, Canadá
Subcontratistas:

a) Peco Ingineering Company Limited (Canadá E.U.A)
b) Barber Greene (Canadá E.U.A)
   Maquinaria de transporte
c) Tipic, S.A Guatemala
   Estructuras metálicas y ductos de transbordo para transportadores
d) Siman S.A (El Salvador)
   Administración local del proyecto

Inversión

Monto del contrato No. 1	12,209.290.00 colones
Monto del contrato No. 2	6,089.656.79 colones
Total	18,298.946.79 colones

Vista superior de las bandas transportadoras de granel:

Imagen 19. vistas de las bandas transportadoras. Fotografía de fondo histórico FES-IRCA, en resguardo del Archivo periférico de FENADESAL

Imagen 20. vista aérea del área asignada al patio de vehículos en el recién inaugurado Puerto de Acajutla 1962

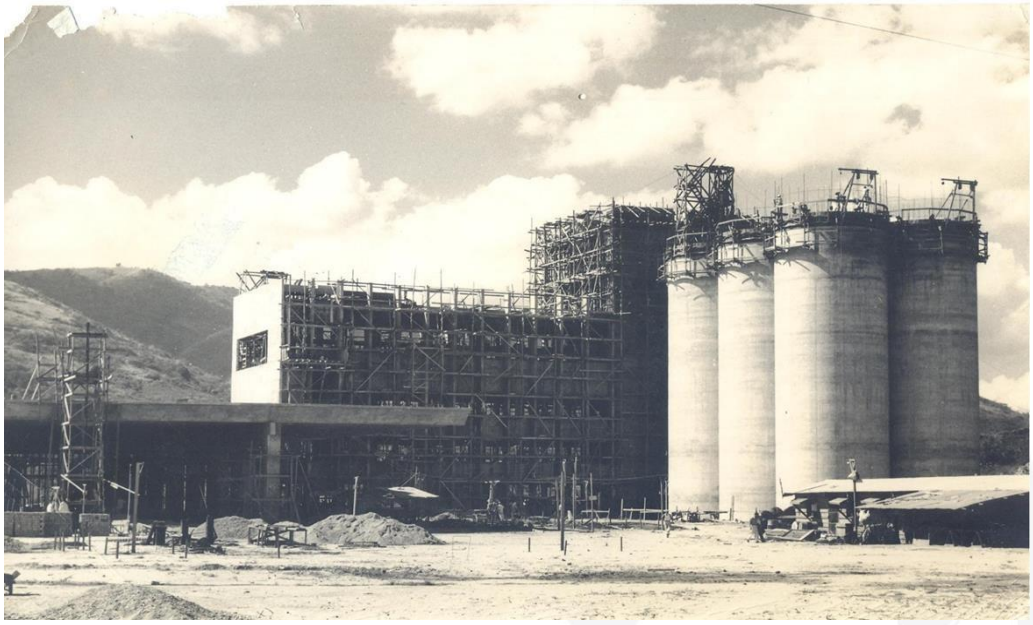


Imagen 21. Proceso de construcción de 8 Silos de la Almacenadora Centroamericana, S.A. (ALCASA) que recibe todo el trigo importado por el país.

"Refinería Acajutla, S. A." "RASA" en plena producción. Cuenta con sus propias instalaciones para el amarre de los buques cisterna y una tubería submarina para mover el petróleo y derivados directamente entre las naves y la planta.

Imagen 22. Fotografía de la Refinería de Acajutla S.A. "RASA" en plena producción, cuenta con sus propias instalaciones para el amarre de los buques cisterna y una tubería submarina para mover el petróleo y derivados directamente entre las naves y la planta de proceso

Imagen 23. Fotografía de la vista lateral del recién inaugurado Puerto de Acajutla en operaciones, se observan barcos anclados en operación de desembarque, y el remolcador Sonsonate

Imagen 24. Fotografía vistas de las grúas de semiportico, recién adquiridas para las operaciones de desembarque de mercancías del Puerto de Acajutla, FENADESAL, Archivo Periférico, Fondo FES-IRCA

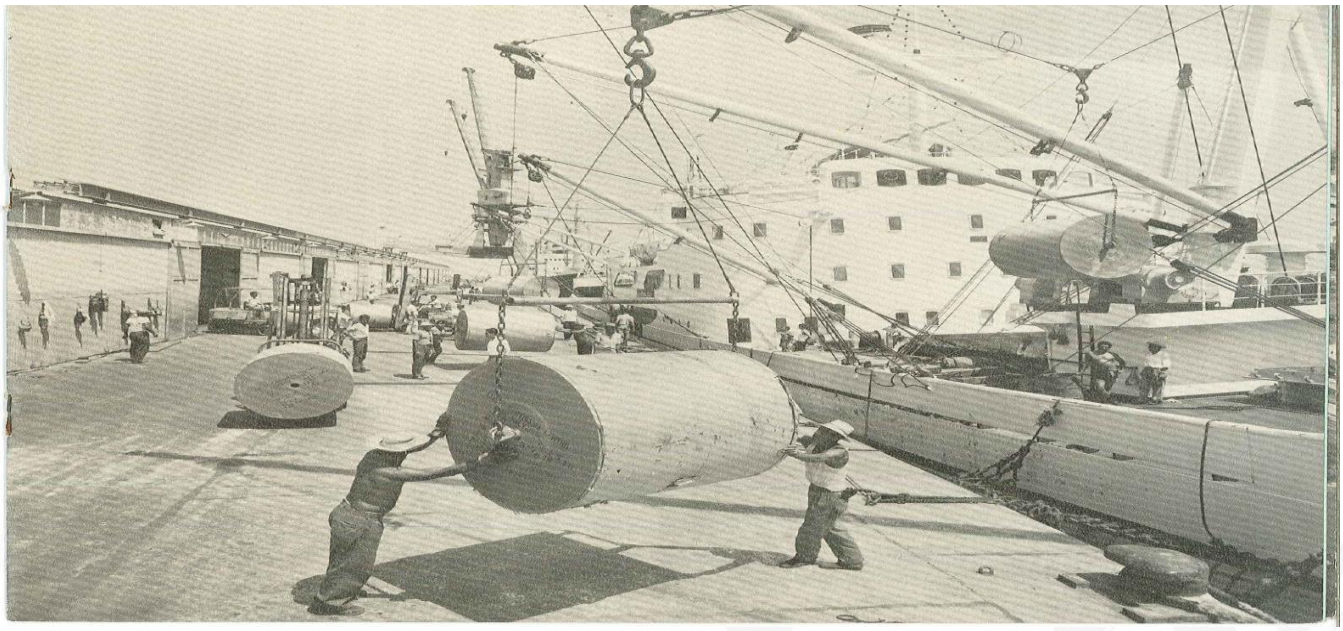


Imagen 25. Puerto de Acajutla en operaciones, Memoria de labores CEPA, 1967

Tercera ampliación del puerto con el muelle "c"

Ya en 1974, y en vista de la creciente demanda del puerto de Acajutla la CEPA, decide hacer la tercera ampliación que consiste en mejorar las condiciones marítimas, así como con las facilidades para manejo de carga general y gráneles líquidos, y cuatro años después se terminó el muelle "C" que fue una extensión del muelle original "Muelle A" de tal manera que la capacidad del puerto pasó de dos barcos en su versión original a ocho barcos trece años después de su inauguración.

A fin de mejorar las condiciones marítimas, así como con las facilidades para manejo de carga general y gráneles líquidos, que mostraban tendencia creciente en el corto plazo, además de evitar el deterioro de los atracaderos que estaban sometidos a roce constante con los barcos, se estudió la forma de resolver este problema habiéndose llegado a la conclusión más conveniente que era la construcción de un rompeolas-Atracadero, pues de esta manera se protegería los existentes y se lograba un incremento en la eficiencia, además de que se dispondría de 2 atracaderos más.
Fue así que en 1976 comenzó a operar el rompeolas. Justamente en el año en que se ha mantenido el mayor volumen de carga en Acajutla

Las ampliaciones se concluyeron justo a tiempo para recibir el movimiento de carga del Puerto de la Libertad, cuando este fue cerrado en 1976 para convertirse en un puerto dedicado a la pesca artesanal y de turismo el cierre y la liquidación del personal del Puerto de la Libertad, estuvo bajo la responsabilidad de CEPA, siendo ejecutado por el Licenciado Juan Agustín Núñez Barilla, Gerente del Puerto de la Libertad en aquella época.

Imagen 26. Fotografías de colocación de tetrápodos de concreto que amortiguan las fuerzas de las olas en el Puerto de Acajutla, Álbumes fotográficos Archivo Central, CEPA.

Desarrollo de la propuesta para un muelle de contenedores

En 1974, mediante un programa de cooperación técnica del gobierno británico, se encomendó a la firma inglesa "Livesey and Henderson" la realización de un estudio de factibilidad para el desarrollo de un muelle de contenedores ("Conteiner": envase normalizado para el transporte de mercancías en general), en el Puerto de Acajutla.
En noviembre de este año, se emprendió un programa de mediciones marítimas que sirvieron de base para la construcción de un modelo reducido en la Estación de Investigaciones Hidráulicas (HRS) de Wallingford, Inglaterra.
Como resultado de estos estudios, se determinó que es una técnica económica factible a desarrollar en el Puerto de Acajutla, un muelle para contenedores.
Debido a eso la CEPA ha decidido realizar la 3ª. Etapa de desarrollo del puerto que comprende la ubicación optima de un muelle para contenedores y una adecuada tranquilizarían de las aguas dentro del puerto. Para tal efecto se creó la *"Unidad Ejecutora del proyecto de construcción de facilidades para el manejo de contenedores en el Puerto de Acajutla"*, para dirigir este proceso hasta adjudicar el contrato de construcción a comienzos de 1978, ya se habían decidido los primeros estimados del costo de la obra ($12,256.900 colones) y se identificaron seis empresas para que presentaran ofertas técnicas. Ante la inminente llegada de los primeros buques de contenedores al Puerto, CEPA autorizo la compra de transportadores de pórtico, cabezales y plataformas, así como la construcción de un patio de contenedores, en espera de la propuesta definitiva del diseño de las instalaciones que presentaría la empresa Frederic R.

Harris Ingineering, de Estados Unidos, que gano la licitación para el diseño, supervisión de la obra y adiestramiento de los operarios del puerto de contenedores. El 08 de enero de 1979 llegó el primer barco de contenedores al Puerto de Acajutla, el "Lafayette", que fue debidamente procesado con los equipos y las instalaciones que se habían preparado en los meses anteriores. Sin embargo, el proyecto de construcción del puerto para contenedores fue eventualmente abandonado en vista de las incertidumbres creadas por los cambios políticos y el conflicto armado inminente.

El cambio importante, que ya se había anunciado años atrás, pero cuya magnitud no se hizo evidente sino en la década de 1990, fue la introducción del contenedor de carga como el medio preferido para el transporte de prácticamente cualquier tipo de mercadería, desde productos refrigerados y granos hasta prendas de ropa y zapatos. La flexibilidad de los contenedores era total porque podían transportarse en trenes, camiones y barcos, las empresas navieras comenzaron a encargar buques especializados en el transporte de contenedores, cada vez más grandes y versátiles, a su vez el diseño del casco del barco y los motores marinos más eficiente redujo los costos de transporte marítimo a niveles sumamente bajos, lo cual eliminaba la distancia como elemento determinante del precio de un producto; ahora comprar algo fabricado en las antípodas podría resultar tanto o más atractivo que comprarle al que produce a la vuelta de la esquina.
La facilidad en su manejo y tiempo de estibaje a echo que los contenedores sean los preferidos para los exportadores.

Imagen 27. Fotografía de vista de los barcos transportando los contenedores

Imagen 28. Fotografía de la vista aérea de los patios de contenedores ubicados dentro del Puerto de Acajutla

Incrementa eficiencia en manejo de contenedores

A partir de junio del año 2010, el Puerto de Acajutla reportó un sensible incremento en la movilización de Contenedores con Grúas de Barco, lo que ha contribuido a la atracción de más clientes y a disminuir los costos de estadías de buques en los muelles, lo que ha sido reconocido por los representantes de las Líneas Navieras.

De acuerdo a estándares internacionales los puertos que utilizan Grúas de Barco para movilizar contenedores realizan un promedio de 10 a 12 movimientos por hora, en Puerto de Acajutla se ha logrado un rendimiento sostenido de 15 contenedores por hora.

Este importante logro ha sido posible gracias a las nuevas políticas implementadas por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), que permitió la incorporación de nuevas empresas de Estiba y Desestiba de Carga, las que pertenecen y están conformadas por empleados de gran experiencia en el ramo, quienes realizan sus labores con el profesionalismo que los caracteriza.

Imagen 29. Fotografía de nuevos equipos para la movilización de contenedores en el Puerto de Acajutla

Estos equipos son unas estructuras metálicas que se utilizan para transportar los contenedores de la bodega del barco al muelle de los puertos y viceversa. Ambos tienen un costo aproximado de US $56 mil dólares. Con el nuevo equipo el Puerto de Acajutla ya cuenta con 8 estructuras de estas características, 5 para el manejo de contenedores de 40 pies y 3 para los de 20 pies.

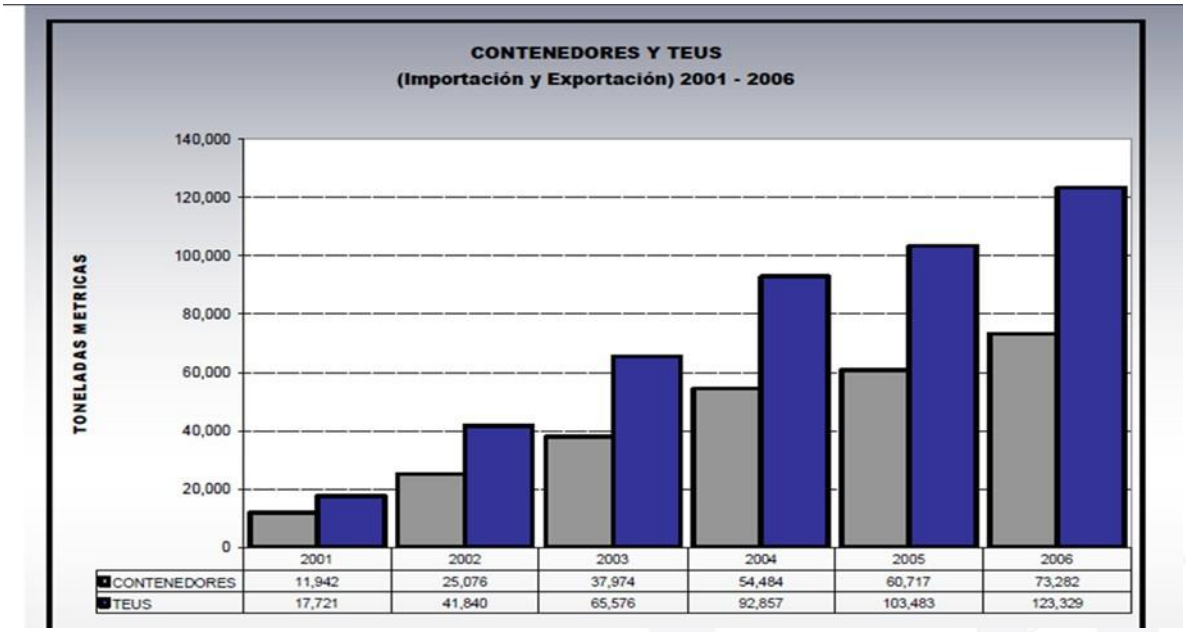


Imagen 30. Estadísticas de importación y exportación de contenedores 2001-2006

A partir del año 2000, los volúmenes de carga comenzaron a superar su capacidad del Puerto. El cierre del Puerto de la Libertad al tráfico de carga en 1976, significo una responsabilidad adicional para el de Acajutla en vista de que en cutuco había disminuido notablemente el movimiento de carga general.
Para efectos prácticos, entonces en el año 2000, Acajutla era el único puerto marítimo de carga en el país, que debía enfrentar una creciente demanda de servicios y ajustarse a cambios dramáticos en la tecnología de los transportes. La CEPA respondió a estos retos mediante una serie de decisiones administrativas, financieras y operativa a lo largo de los años.

COMISIÓN EJECUTIVA
PORTUARIA AUTÓNOMA

CUADRO 6: MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN ACAJUTLA (EN TONELADAS MÉTRICAS Y TEUS) 1995-2011

Año	Importación	Exportación	Total	Total TEUs (*) 1995=100	
1995	81,269	69,602	150,871	32,261	100
1996	61,292	68,438	129,730	28,209	88
1997	68,668	35,753	104,420	12,508	39
1998	71,274	39,521	110,795	14,117	44
1999	65,297	24,506	89,803	11,132	35
2000	105,871	23,156	129,027	14,815	46
2001	105,871	30,136	136,007	17,721	55
2002	196,217	104,178	300,395	41,840	130
2003	310,821	159,733	470,554	65,576	204
2004	453,372	234,321	687,693	92,857	288
2005	534,028	261,889	795,917	103,483	321
2006	n.d	n.d.	n.d.	123,329	383
2007	780,837	401,046	1,181,883	144,458	448
2008	823,501	471,500	1,295,001	156,323	485
2009	n.d.	n.d.	1,092,438	126,369	392
2010	n.d.	n.d.	1,298,315	145,774	452
2011	n.d.	n.d.	1,166,814	160,069	497

Fuente: **CEPA**, Memorias de labores.

Imagen 31. Estadísticas de importación y exportación de contenedores 1995-2011[35]

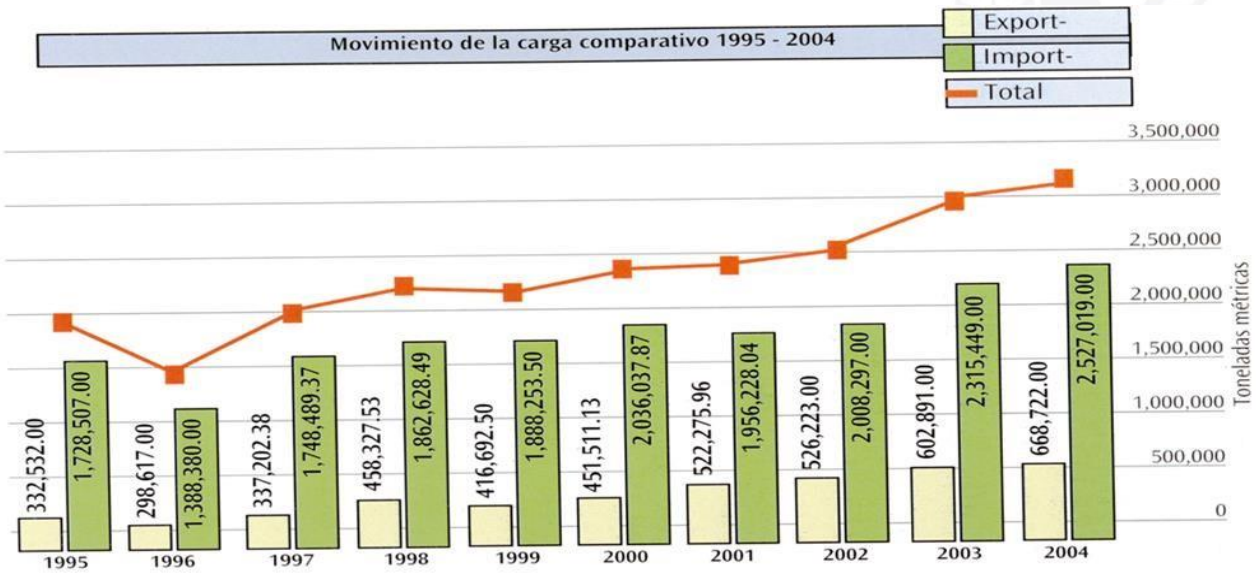


Imagen 32 estadísticas de movimiento de Carga en el Puerto de 1995 al 2004

[35] Ibid, 30

LA CIUDAD PUERTO

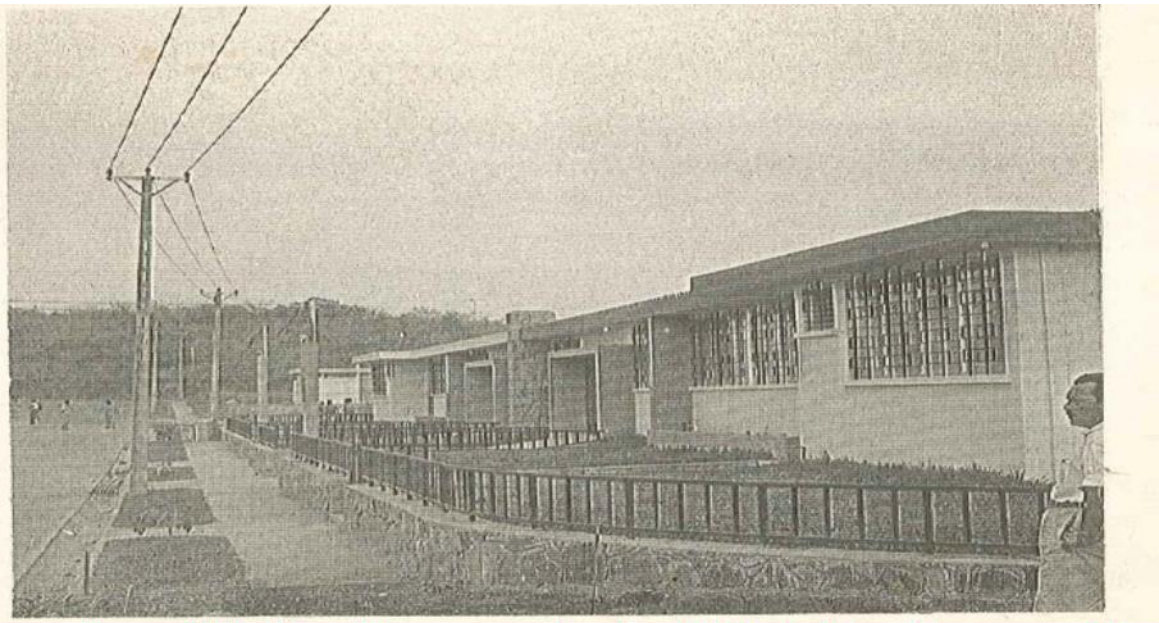


Imagen 33. Zona de Baja densidad del municipio de Acajutla,
memoria de labores de CEPA, 1964-1965

El municipio de Acajutla se localiza en la República de El Salvador, en el departamento de Sonsonate. Está ubicado a 19 km de la ciudad de Sonsonate, y a 84 km de San Salvador.
El municipio posee una extensión territorial de 166.59 km², con un área urbana de 6.15 km² y el área rural un total de 160.44 km². El clima es cálido, pertenece al tipo de tierra caliente y su temperatura promedio es de 27° C a 40° C.

Urbanización de la Ciudad de Acajutla

Inicialmente la ciudad estaba dividida en el área de puerto viejo, barrio el campamento, barrio la playa, barrio las atarrayas (zona de comercio) colonia obrera, la zona de la placita que hacía las veces de mercado y el barrio los peñates (que era la zona donde Vivian las familias más adineradas del lugar), con casas rusticas de madera y calle principal de tierra por donde salían y entraban las carretas con los productos además, la vía férrea que llegaba frente a la bodegona (San Rafael donde se almacenaban los sacos de café y las pacas de algodón y otros productos que se exportaban).

Las barracas insalubres de materiales indefinidos que arrastra el rio en cada crecida, las callejuelas estrechas llenas de inmundicia y desorden, propias de las condiciones en las que se ha ido hacinando la población laboral.

están empezando a ser parte de un pasado en vías de desarrollo, el pavimento, el alcantarillado, el agua potable, el ladrillo y el cemento junto a nuevas y mejores fuentes de trabajo están creando otra ciudad para las nuevas generaciones.

Las preocupaciones de CEPA no se limitaban exclusivamente a las instalaciones portuarias. La zona de Acajutla crecía en términos de población y de actividad económica. Para mediados de la década de 1960, ya se había instalado una refinería de petróleo, una empresa almacenadora de granos y harinas, una fábrica de cemento y otra de fertilizantes. Se proyectaba un crecimiento considerable de la población asentada en el área urbana colindante al puerto, quienes con sus familias requerían los servicios de salud, educación y vivienda.
Hubo necesidad, por lo tanto, de efectuar inversiones importantes en colaboración con otras entidades del gobierno, como el Instituto de Vivienda Urbana (IVU) Ministerio de Obras Públicas y Administración de Acueductos y Alcantarillados (ANDA)

En 1962 Acajutla poseía una población urbana de 3,343 habitantes y en los próximos dos años tomando en cuenta las necesidades de la industria establecidas en el Puerto esta cifra puede acercarse a los 6,000, incluyendo ejecutivos de empresas, profesionales, obreros especializados, comerciantes y funcionarios públicos, junto con la antigua población de estibadores y peones.

El Desarrollo acelerado del puerto ha permitido mejores condiciones de trabajo, mejores salarios, asistencia médica al alcance de todos, escuelas, higiene comunal y deporte marcando un nuevo modo de vivir en Acajutla, La CEPA ha invertido en el periodo de 1964 a 1965 unos 67.700.00 colones en seguros de riesgos profesionales ; 26,000.00 colones en medicinas de emergencia, higiene de trabajo, ayuda a la instrucción y recreación sanas, además de unos 20,000.00 colones en la construcción de canchasdeportivas para uno de los trabajadores.

Ha pagado más de 2 millones y medio de colones en salarios de obreros y peones y más de 711,000 mil colones en sueldos de funcionarios y empleados.

Imagen 34. Nueva Colonia IVU en Acajutla, Zona de alta densidad del Puerto de Acajutla

EL DESARROLLO DEL PUERTO Y EL CONFLICTO ARMADO

El aumento de las operaciones del Puerto de Acajutla se vio interrumpido por el inicio del conflicto armado a partir de 1980, algunos años antes ya se habían manifestado algunos indicios de conflictividad laboral, como concurría de hecho en el país entero, en agosto de 1976 el sindicato de la industria portuaria de El Salvador (SIPES) pidió la destitución del Gerente del Puerto y comenzó a trabajar a desgano. La respuesta de la directiva de CEPA también estuvo a tono con la política del gobierno de entonces y nombro a un coronel del ejército como Gerente y reiteró que la única instancia con potestad para nombrar y quitar personal era la Junta Directiva de la Empresa.[36]

En noviembre de 1976 se declaró un paro de labores "de hecho "(según la Junta Directiva) que conllevó a la imposición de sanciones y a contemplar una salida por medio del arbitraje ante las demandas del aumento de salarios del sindicato. Lo que efectivamente ocurrió eventualmente con el conflicto armado la junta directiva de CEPA solicito al cuartel del ejército de Sonsonate él envió de soldados para hacerse cargo de la seguridad del Puerto de Acajutla.

Una vez iniciada la guerra civil el incremento que había experimentado el volumen de carga por el puerto de Acajutla se vio afectado porque no siguió el ascendente que traía la economía del país. Prueba de ello es que las exportaciones que se manejaban a principio de la década de los 80's se redujeron a una tercera parte aproximadamente en 1989, ya que la recolección agrícola de café, caña de azúcar y algodón, que eran los productos tradicionales de exportación, se contrajeron por las amenazas del conflicto armado.

[36] Libro de CEPA "60 años impulsando el progreso (2016)

PROYECTO DE "REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL PUERTO DE ACAJUTLA, 1992"

A partir de los acuerdos de paz en 1992, se experimentó una diversidad de cambios y proceso a nivel nacional e internacional que incidieron profundamente en la actividad portuaria de El Salvador, por lo que la CEPA se vio obligada a hacer reformas en su funcionamiento e inversiones en su infraestructura.
El primer cambio más evidente fue que experimento un incremento en el volumen de carga marítimo en la medida en que la economía del país se normalizaba después de los años de conflicto, caracterizados por una actividad económica deprimida a causa de las actuaciones bélicas y las escasas inversiones en producción y comercio. El Puerto de Acajutla, el único de importancia en ese momento reflejó con precisión las características de las nuevas etapas que vivía el país, en que las remesas producto de la emigración y la expansión de la actividad maquilera intensificaba los vínculos de la economía nacional con los grandes centros de producción y consumo a nivel global.
En cuestión de quince años entre 1993 y 2008, el volumen de las importaciones y exportaciones a través de Acajutla casi se triplico.

El segundo cambio importante, que ya se había anunciado años atrás, pero cuya magnitud no se hizo evidente sino en la década de 1990, fue la introducción del contenedor de carga como el medio preferido para el transporte de prácticamente cualquier tipo de mercadería, desde productos refrigerados y granos hasta prendas de ropa y zapatos. La flexibilidad de los contenedores era total porque podían transportarse en trenes, camiones y barcos, las empresas navieras comenzaron a encargar buques especializados en el transporte de contenedores, cada vez más grandes y versátiles, a su vez el diseño del casco del barco y los motores marinos más eficiente redujo los costos de transporte marítimo a niveles sumamente bajos, lo cual eliminaba la distancia como elemento determinante del precio de un producto; ahora comprar algo fabricado en las antípodas podría resultar tanto o más atractivo que comprarle al que produce a la vuelta de la esquina.

De hecho, CEPA, recibió un estudio de factibilidad en l977 de la empresa inglesa Livesey & Henderson para habilitar al puerto de Acajutla en el manejo de contenedores

CAMBIOS DRASTICOS EN LA ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO (2002)

El cambio más dramático tuvo que ver con la reorganización de los trabajadores de los muelles (estibadores), las bodegas y los talleres. El puerto había estado funcionando con alrededor de 1,300 empleados, de los cuales unos 1,000 aproximadamente eran estibadores, empleados directos de CEPA, con derecho a todas las prestaciones de ley, ante el crecimiento eminente de los volúmenes de carga por contenedores, los requerimientos de estibadores a futuro serian muchos menores y no se justificaba mantener en planilla a tantos empleados. Se optó, por lo tanto, en indemnizar en el 2001 a la planta fija de trabajadores y contratar en adelante al personal necesario según los requerimientos del momento. A partir de febrero del 2002, los servicios de carga y descarga de buques, así como el mantenimiento de equipos e infraestructura, se presentan a través de empresas privadas (outsourcing) en forma de cooperativas de los

antiguos estibadores y trabajadores de planta. CEPA erogó aproximadamente US$13 millones en indemnizaciones, lo cual se refleja en los estados financieros de la empresa en el año 2001.[37]
El resultado de esta decisión fue una reducción del personal fijo en el puerto de Acajutla de aproximadamente 1,000 empleados en 200 a 135 en 2001, como consecuencia de los cambios tecnológicos y la necesidad de procurar la sostenibilidad de la empresa con recursos propios.

Cuadro de empleados del puerto de Acajutla 1993-2002[38]

AÑO	EMPLEADO
1993	1,363
1994	1,289
1995	1,169
1996-1997	N.D
1998	1,164
1999	1,091
2000	1,011
2001	135
2002	150

Los modestos volúmenes de carga que se movilizaron en la época de los noventa, experimentaron un incremento acelerado a partir del año 2000, con el uso masivo de contenedores, justo en el momento en que el puerto de Acajutla se cambió de modalidad de trabajo de los muelles (ver estadísticas 1995-2004) el volumen de carga transportado por contenedores expresado en TEUS (unidad equivalente a veinte pies) creció nueve veces muy similar al movimiento expresado en toneladas métricas.

DESARROLLO ACTUAL DEL PUERTO DE ACAJUTLA

Ampliación del patio para contenedores del puerto de Acajutla, etapa 1

Este proyecto se pretende ejecutar en 2 fases, la primera ha sido finalizada y con la segunda se ha concluido el diseño.
Datos de la primera fase concluida:
Se construyeron 21,000 m2 de losas de concreto hidráulico, con capacidad para grúas tipo straddle carrier 3+1, permitiendo pasar de una capacidad dinámica anual de 215.000 TEU's a 280.000 TEU's estibados a dos niveles.

[37] CEPA libro de los 60 años, / CEPA, 'Memoria de labores del 2002
[38] Ibid, 30

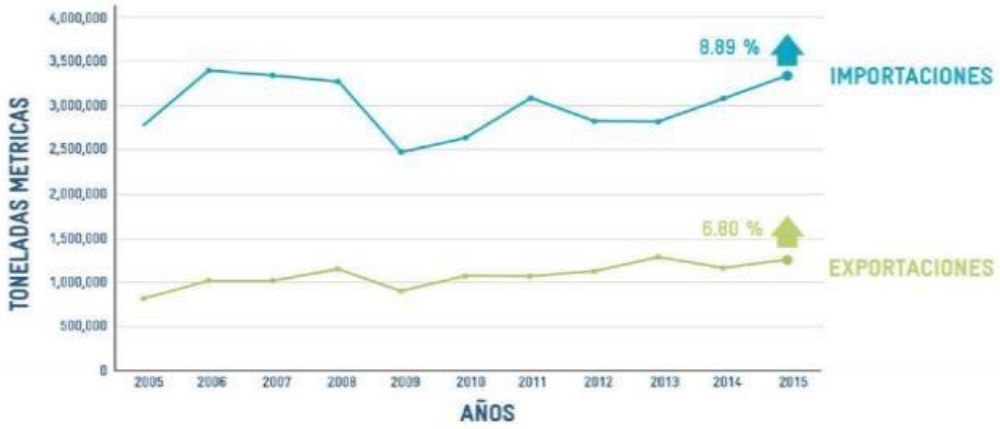
Con la ampliación, aportamos mayor eficiencia a la cadena logística de las importaciones y exportaciones del país, incrementando en un 30% la capacidad de almacenaje y consecuentemente el rendimiento de recepción y despacho de contenedores pasando de 32 a 45 despachos por hora.
En la fase 2, se construirán 20,000 metros cuadrados para lograr al finalizar ambas fases con un total de 41,000 metros cuadrados de pavimento de concreto hidráulico que incluye la terracería, iluminación exterior, sustitución de tuberías de aguas lluvias, aguas negras y agua potable, instalación de cercados perimetrales y portones y señalización correspondiente.

Imagen 35, fotografía de barco de contenedores en el Puerto de Acajutla

Imagen 36. graficas de movimiento de contenedores

Movimiento Comparativo de Carga

De enero a diciembre de 2015, el movimiento de carga ascendió a un total de 4,610,591 toneladas métricas (TM), lo que comparado con el año 2014 (en que se movilizaron 4,256,599 TM), indica un crecimiento anual del 8.32%. Este comportamiento se debe a un incremento en la carga de importación 274,466 (TM) que equivale al 8.89%, como se muestra en el siguiente gráfico[39]:



Movimiento comparativo de TEU

En el movimiento de contenedores se puede apreciar un aumento del 6.39%, equivalente a 11,374 TEU. En el período de enero a diciembre de 2015 se movilizaron un total de 189,466 TEU, a diferencia de los 179,092 TEU del año 2014, como se muestra en el siguiente gráfico[40]

[39] CEPA, memoria de labores 2014-2015
[40] Ibid, 57

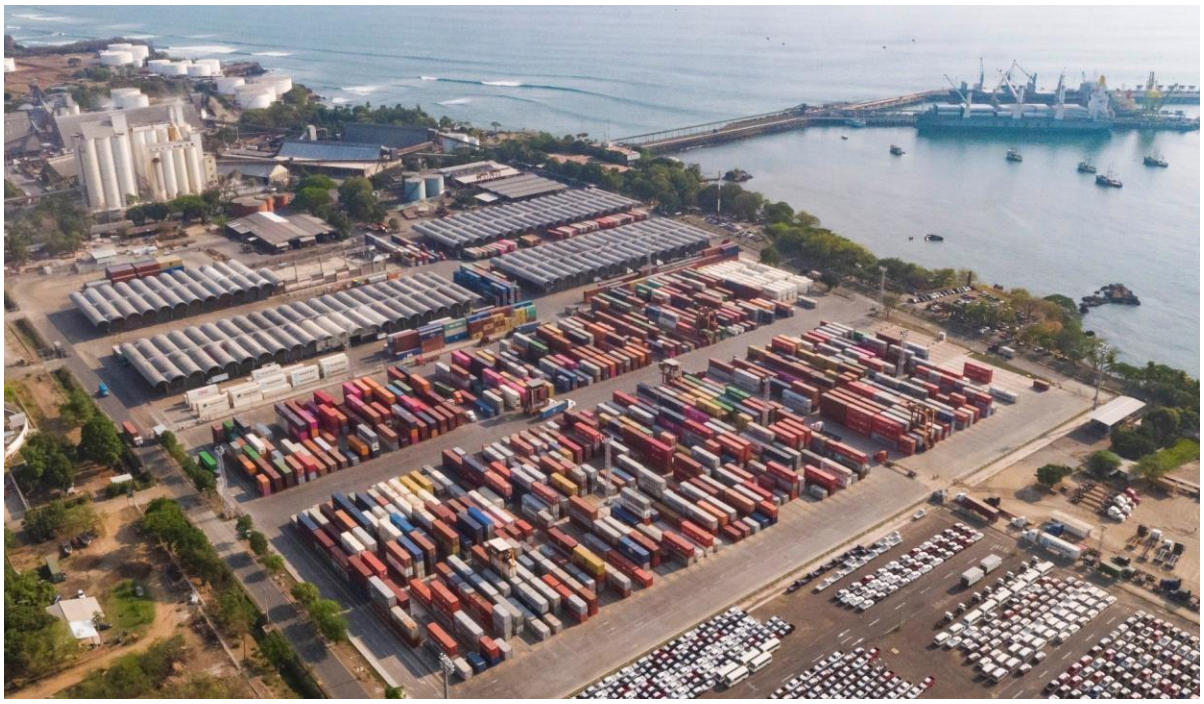


Imagen 37. Vista del patio de contenedores, año 2020

Puesta en marcha de grúas móviles para los muelles del puerto de Acajutla

Con la puesta en marcha de dos grúas móviles del muelle, ahora se tiene la capacidad de atender buques Post Panamax, es decir buques que ya no disponen de grúas propias y que ya operan en la costa pacífica de América.

Con este equipo se mejora el rendimiento de carga y descarga de contenedores, (pueden movilizar 18 contenedores de hasta 200 toneladas métricas), disminuyendo consecuentemente la estadía de los buques en muelles, propiciando un ahorro significativo para los clientes y mejorando los costos para los consumidores finales.

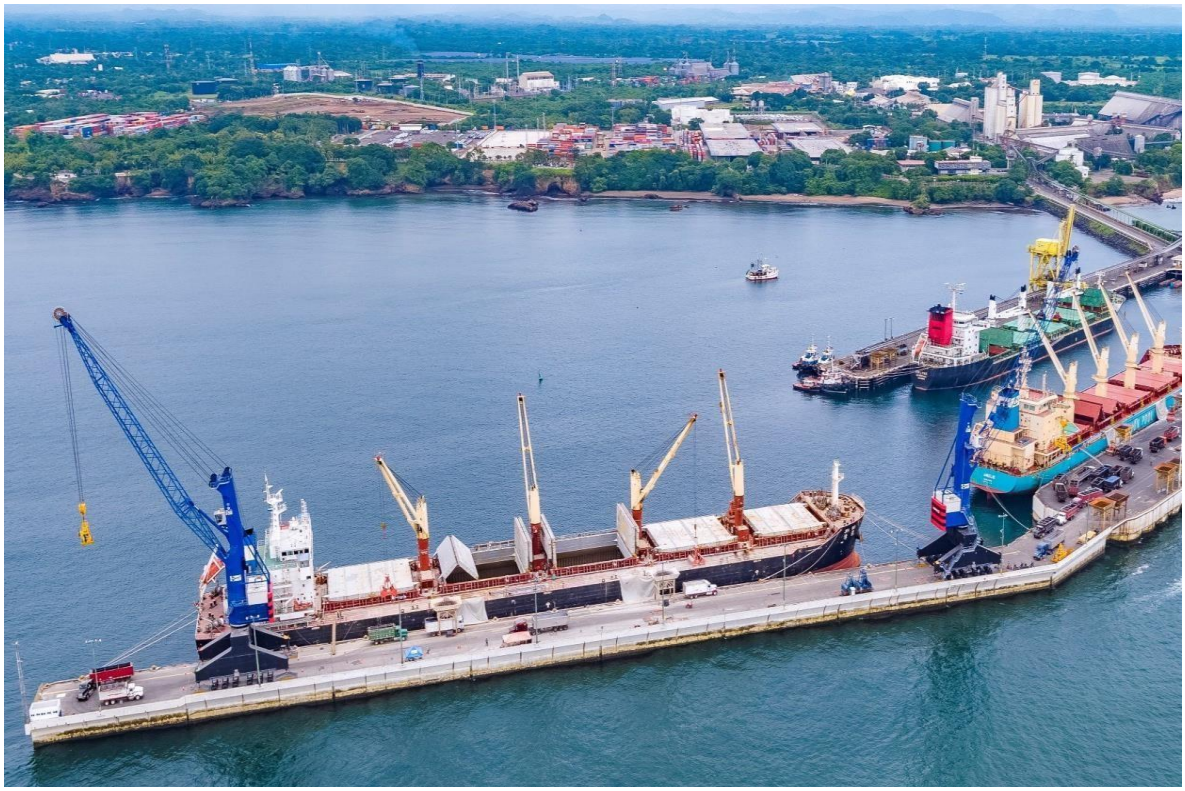


Imagen 38. vista de las grúas post Panamax, adquiridas recientemente en el Puerto de Acajutla

Puerto de Acajutla ha seguido operando a pesar de la pandemia

Durante el contexto de la pandemia y la cuarentena nacional, el Puerto de Acajutla no ha dejó de operar; Los servicios continuaron de manera normal para atender las actividades relacionadas con los productos amparados en el Art. 3 “Productos y Servicios Esenciales”, del Decreto Ejecutivo No. 22 emitido por el Gobierno de El Salvador. El documento tiene relación con la “Ley de Regulación para el Aislamiento, Cuarentena, Observación y Vigilancia por Covid-19

Alimentos movilizados durante la pandemia covid-19 de marzo a mayo del 2020:
Por el Puerto de Acajutla, han ingresado 91 mil 278 toneladas métricas de alimentos, de las cuales 50 mil toneladas forman parte del Plan de Seguridad Alimentaria y 41 mil 278, del Programa de Emergencia Sanitaria, con el cual se elaboran los Paquetes Alimentarios suficientes para entregar a la totalidad de familias que lo necesitan. Desde el 14 de abril, se han atendido 38 buques y se movilizaron 1632 contenedores con alimentos.

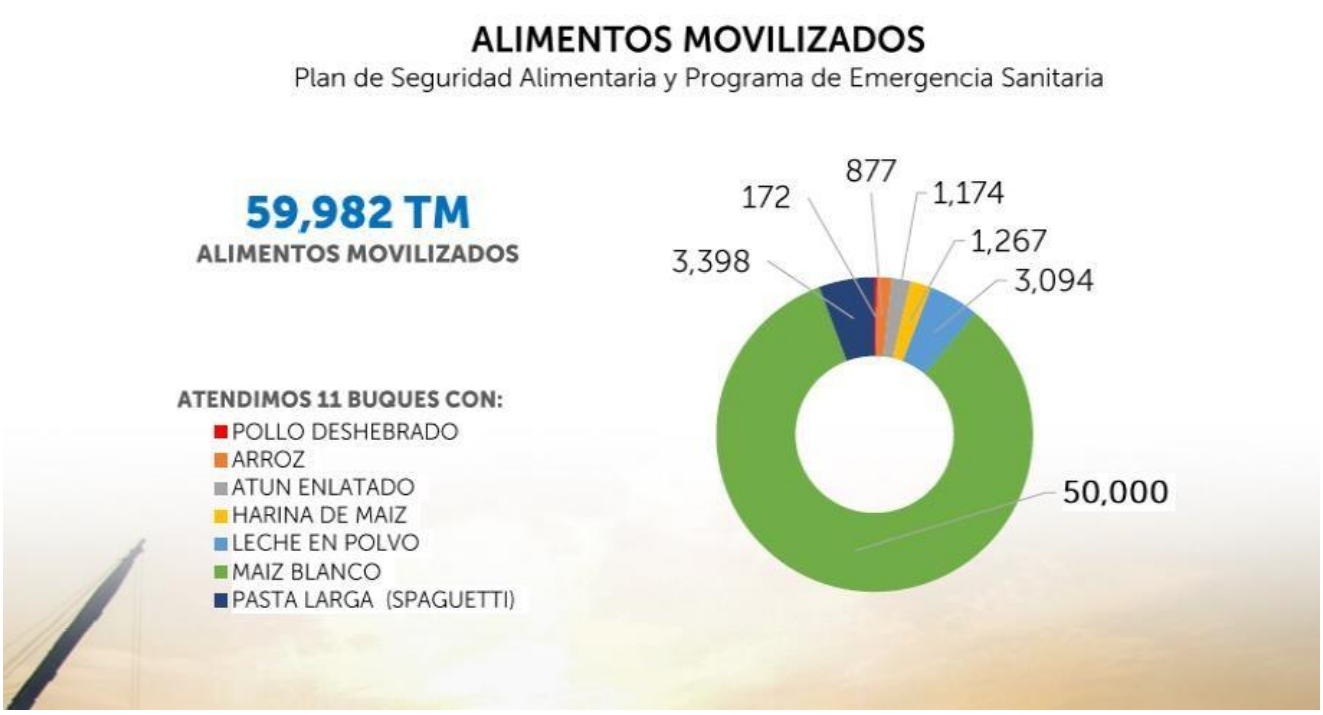


Imagen 39. Estadística de ayuda movilizada en el Puerto de Acajutla, durante la pandemia de COVID-19 [41]

2022 PROYECTO DE RECUPERACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE ACAJUTLA

Imagen 40, Fotografía de propuesta de modernización de Puerto de Acajutla, tomada del sitio web de CEPA, de los proyectos estratégicos de CEPA https://www.cepa.gob.sv; consultada el 17 de agosto de 2022

La modernización y ampliación del Puerto de Acajutla,

Este es otro de los proyectos insignia del Gobierno del Presidente, Nayib Bukele, contemplado en el Plan Cuscatlán, el cual propone cuadruplicar su alcance total, para potenciar su capacidad de carga y logística.

Con el liderazgo del presidente Federico Anliker, en octubre del 2019 se recibió a la primera misión de Eximbank, procedente de Corea, que analiza la posibilidad de ampliar el Puerto de Acajutla. Y como resultado, el pasado 6 de abril de 2020, ha dado inicio el Estudio de viabilidad para la Ampliación del Puerto de Acajutla**,** que dará lineamientos técnicos para ejecutar las inversiones necesarias para recuperar y modernizar dicho puerto.

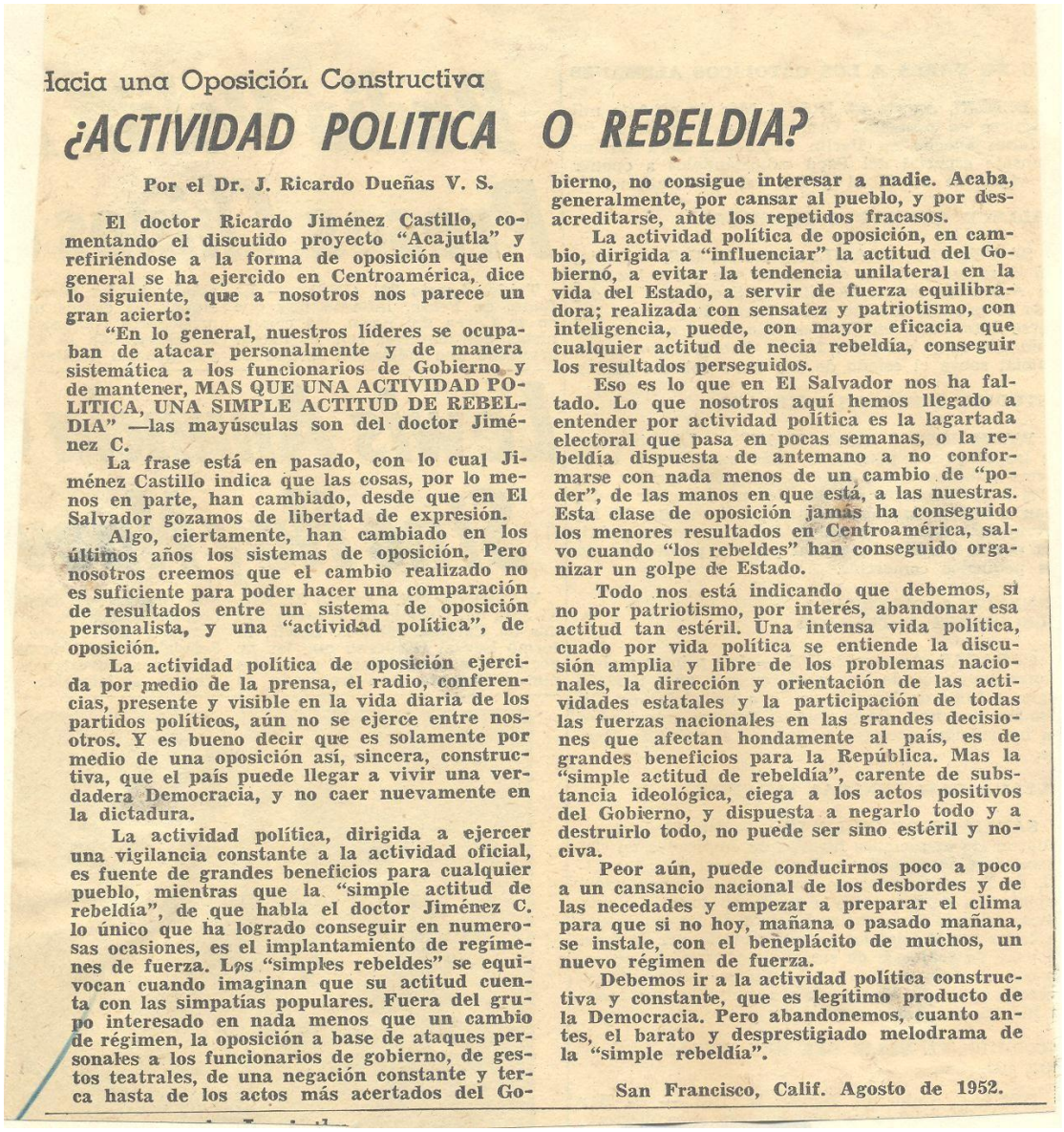
Objetivo:

Contar con un estudio de factibilidad que brinde información sobre el desarrollo que debe llevar el Puerto de Acajutla, y las diferentes fases de implementación, con sus respectivas inversiones, y así, contar con la infraestructura portuaria que responda a las demandas del sector portuario, y brinde las facilidades necesarias para su operación, posicionando al puerto entre los mejores de la región.

Esto también beneficiará el turismo, la pesca y la movilidad para la zona occidental del país. Así se estimulará la gastronomía, el turismo en volcanes, pueblos coloniales, centros arqueológicos y en la montaña; se rescatará la caficultura y se impulsará la industria de servicios hoteleros.

[41] Memoria de Labores de CEPA, junio de 2019 a mayo 2020

ANEXOS



Hacia una Oposición Constructiva

¿ACTIVIDAD POLITICA O REBELDIA?

Por el Dr. J. Ricardo Dueñas V. S.

El doctor Ricardo Jiménez Castillo, comentando el discutido proyecto "Acajutla" y refiriéndose a la forma de oposición que en general se ha ejercido en Centroamérica, dice lo siguiente, que a nosotros nos parece un gran acierto:

"En lo general, nuestros líderes se ocupaban de atacar personalmente y de manera sistemática a los funcionarios de Gobierno y de mantener, MAS QUE UNA ACTIVIDAD POLITICA, UNA SIMPLE ACTITUD DE REBELDIA" —las mayúsculas son del doctor Jiménez C.

La frase está en pasado, con lo cual Jiménez Castillo indica que las cosas, por lo menos en parte, han cambiado, desde que en El Salvador gozamos de libertad de expresión.

Algo, ciertamente, han cambiado en los últimos años los sistemas de oposición. Pero nosotros creemos que el cambio realizado no es suficiente para poder hacer una comparación de resultados entre un sistema de oposición personalista, y una "actividad política", de oposición.

La actividad política de oposición ejercida por medio de la prensa, el radio, conferencias, presente y visible en la vida diaria de los partidos políticos, aún no se ejerce entre nosotros. Y es bueno decir que es solamente por medio de una oposición así, sincera, constructiva, que el país puede llegar a vivir una verdadera Democracia, y no caer nuevamente en la dictadura.

La actividad política, dirigida a ejercer una vigilancia constante a la actividad oficial, es fuente de grandes beneficios para cualquier pueblo, mientras que la "simple actitud de rebeldía", de que habla el doctor Jiménez C. lo único que ha logrado conseguir en numerosas ocasiones, es el implantamiento de regímenes de fuerza. Los "simples rebeldes" se equivocan cuando imaginan que su actitud cuenta con las simpatías populares. Fuera del grupo interesado en nada menos que un cambio de régimen, la oposición a base de ataques personales a los funcionarios de gobierno, de gestos teatrales, de una negación constante y terca hasta de los actos más acertados del Gobierno, no consigue interesar a nadie. Acaba, generalmente, por cansar al pueblo, y por desacreditarse, ante los repetidos fracasos.

La actividad política de oposición, en cambio, dirigida a "influenciar" la actitud del Gobierno, a evitar la tendencia unilateral en la vida del Estado, a servir de fuerza equilibradora; realizada con sensatez y patriotismo, con inteligencia, puede, con mayor eficacia que cualquier actitud de necia rebeldía, conseguir los resultados perseguidos.

Eso es lo que en El Salvador nos ha faltado. Lo que nosotros aquí hemos llegado a entender por actividad política es la lagartada electoral que pasa en pocas semanas, o la rebeldía dispuesta de antemano a no conformarse con nada menos de un cambio de "poder", de las manos en que está, a las nuestras. Esta clase de oposición jamás ha conseguido los menores resultados en Centroamérica, salvo cuando "los rebeldes" han conseguido organizar un golpe de Estado.

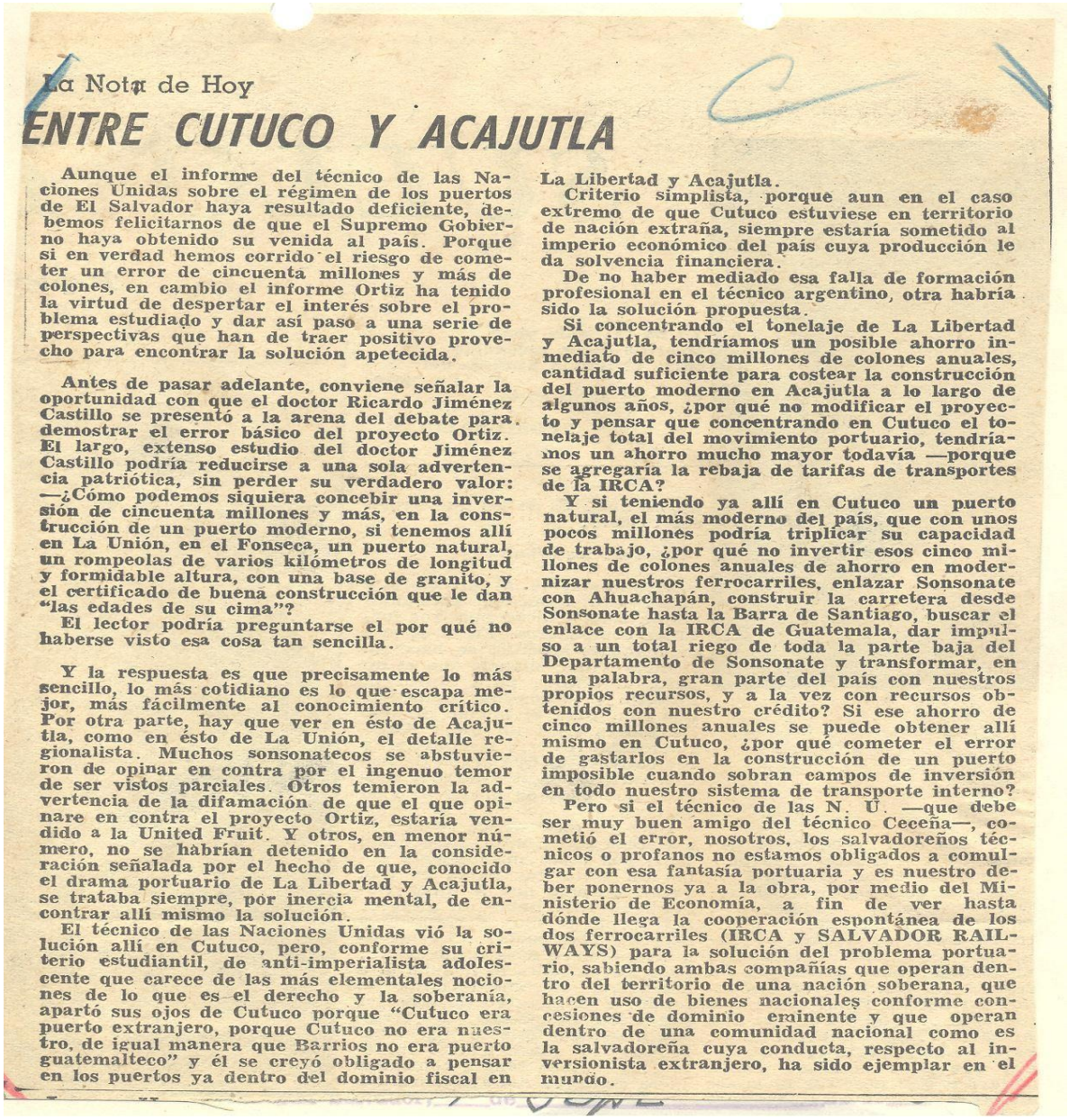
Todo nos está indicando que debemos, si no por patriotismo, por interés, abandonar esa actitud tan estéril. Una intensa vida política, cuado por vida política se entiende la discusión amplia y libre de los problemas nacionales, la dirección y orientación de las actividades estatales y la participación de todas las fuerzas nacionales en las grandes decisiones que afectan hondamente al país, es de grandes beneficios para la República. Mas la "simple actitud de rebeldía", carente de substancia ideológica, ciega a los actos positivos del Gobierno, y dispuesta a negarlo todo y a destruirlo todo, no puede ser sino estéril y nociva.

Peor aún, puede conducirnos poco a poco a un cansancio nacional de los desbordes y de las necedades y empezar a preparar el clima para que si no hoy, mañana o pasado mañana, se instale, con el beneplácito de muchos, un nuevo régimen de fuerza.

Debemos ir a la actividad política constructiva y constante, que es legítimo producto de la Democracia. Pero abandonemos, cuanto antes, el barato y desprestigiado melodrama de la "simple rebeldía".

San Francisco, Calif. Agosto de 1952.

Recorte de periódico Por Dr. J. Ricardo Cuellar. "Hacia una oposición constructiva ¿Actividad política o rebeldía? El Diario de Hoy, San Francisco California, agosto de 1952, propiedad de FENADESAL, Fondo histórico FES-IRCA,



La Nota de Hoy

ENTRE CUTUCO Y ACAJUTLA

Aunque el informe del técnico de las Naciones Unidas sobre el régimen de los puertos de El Salvador haya resultado deficiente, debemos felicitarnos de que el Supremo Gobierno haya obtenido su venida al país. Porque si en verdad hemos corrido el riesgo de cometer un error de cincuenta millones y más de colones, en cambio el informe Ortiz ha tenido la virtud de despertar el interés sobre el problema estudiado y dar así paso a una serie de perspectivas que han de traer positivo provecho para encontrar la solución apetecida.

Antes de pasar adelante, conviene señalar la oportunidad con que el doctor Ricardo Jiménez Castillo se presentó a la arena del debate para demostrar el error básico del proyecto Ortiz. El largo, extenso estudio del doctor Jiménez Castillo podría reducirse a una sola advertencia patriótica, sin perder su verdadero valor: —¿Cómo podemos siquiera concebir una inversión de cincuenta millones y más, en la construcción de un puerto moderno, si tenemos allí en La Unión, en el Fonseca, un puerto natural, un rompeolas de varios kilómetros de longitud y formidable altura, con una base de granito, y el certificado de buena construcción que le dan "las edades de su cima"?

El lector podría preguntarse el por qué no haberse visto esa cosa tan sencilla.

Y la respuesta es que precisamente lo más sencillo, lo más cotidiano es lo que escapa mejor, más fácilmente al conocimiento crítico. Por otra parte, hay que ver en ésto de Acajutla, como en ésto de La Unión, el detalle regionalista. Muchos sonsonatecos se abstuvieron de opinar en contra por el ingenuo temor de ser vistos parciales. Otros temieron la advertencia de la difamación de que el que opinare en contra el proyecto Ortiz, estaría vendido a la United Fruit. Y otros, en menor número, no se habrían detenido en la consideración señalada por el hecho de que, conocido el drama portuario de La Libertad y Acajutla, se trataba siempre, por inercia mental, de encontrar allí mismo la solución.

El técnico de las Naciones Unidas vió la solución allí en Cutuco, pero, conforme su criterio estudiantil, de anti-imperialista adolescente que carece de las más elementales nociones de lo que es el derecho y la soberanía, apartó sus ojos de Cutuco porque "Cutuco era puerto extranjero, porque Cutuco no era nuestro, de igual manera que Barrios no era puerto guatemalteco" y él se creyó obligado a pensar en los puertos ya dentro del dominio fiscal en La Libertad y Acajutla.

Criterio simplista, porque aun en el caso extremo de que Cutuco estuviese en territorio de nación extraña, siempre estaría sometido al imperio económico del país cuya producción le da solvencia financiera.

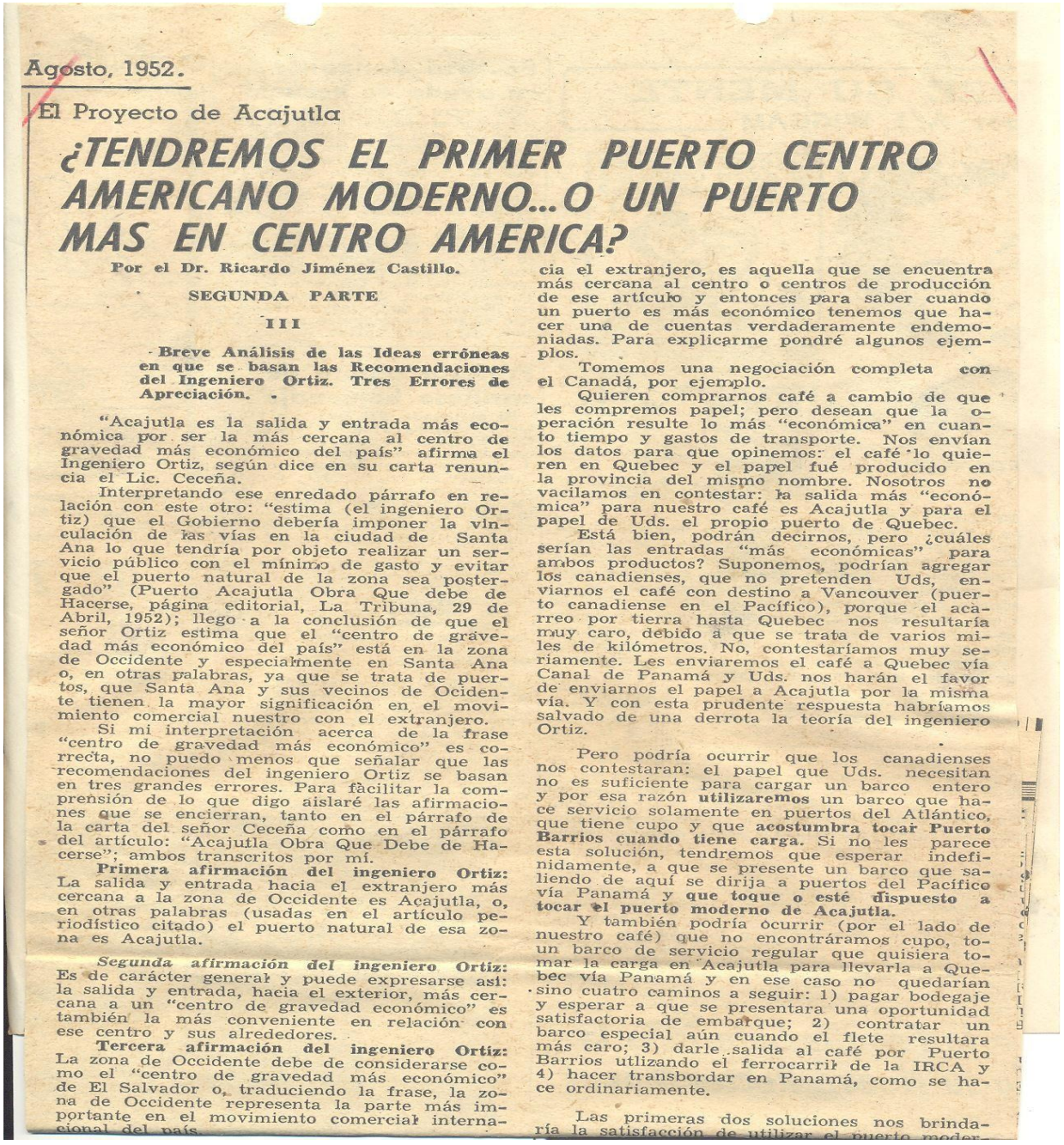
De no haber mediado esa falla de formación profesional en el técnico argentino, otra habría sido la solución propuesta.

Si concentrando el tonelaje de La Libertad y Acajutla, tendríamos un posible ahorro inmediato de cinco millones de colones anuales, cantidad suficiente para costear la construcción del puerto moderno en Acajutla a lo largo de algunos años, ¿por qué no modificar el proyecto y pensar que concentrando en Cutuco el tonelaje total del movimiento portuario, tendríamos un ahorro mucho mayor todavía —porque se agregaría la rebaja de tarifas de transportes de la IRCA?

Y si teniendo ya allí en Cutuco un puerto natural, el más moderno del país, que con unos pocos millones podría triplicar su capacidad de trabajo, ¿por qué no invertir esos cinco millones de colones anuales de ahorro en modernizar nuestros ferrocarriles, enlazar Sonsonate con Ahuachapán, construir la carretera desde Sonsonate hasta la Barra de Santiago, buscar el enlace con la IRCA de Guatemala, dar impulso a un total riego de toda la parte baja del Departamento de Sonsonate y transformar, en una palabra, gran parte del país con nuestros propios recursos, y a la vez con recursos obtenidos con nuestro crédito? Si ese ahorro de cinco millones anuales se puede obtener allí mismo en Cutuco, ¿por qué cometer el error de gastarlos en la construcción de un puerto imposible cuando sobran campos de inversión en todo nuestro sistema de transporte interno?

Pero si el técnico de las N. U. —que debe ser muy buen amigo del técnico Ceceña—, cometió el error, nosotros, los salvadoreños técnicos o profanos no estamos obligados a comulgar con esa fantasía portuaria y es nuestro deber ponernos ya a la obra, por medio del Ministerio de Economía, a fin de ver hasta dónde llega la cooperación espontánea de los dos ferrocarriles (IRCA y SALVADOR RAILWAYS) para la solución del problema portuario, sabiendo ambas compañías que operan dentro del territorio de una nación soberana, que hacen uso de bienes nacionales conforme concesiones de dominio eminente y que operan dentro de una comunidad nacional como es la salvadoreña cuya conducta, respecto al inversionista extranjero, ha sido ejemplar en el mundo.

El Diario de Hoy, "La nota de hoy entre cutuco y Acajutla" 04 de septiembre de 1952, propiedad de FENADESAL, Fondo histórico FES-IRCA



Agosto, 1952.

El Proyecto de Acajutla

¿TENDREMOS EL PRIMER PUERTO CENTRO AMERICANO MODERNO...O UN PUERTO MAS EN CENTRO AMERICA?

Por el Dr. Ricardo Jiménez Castillo.

SEGUNDA PARTE

III

Breve Análisis de las Ideas erróneas en que se basan las Recomendaciones del Ingeniero Ortiz. Tres Errores de Apreciación.

"Acajutla es la salida y entrada más económica por ser la más cercana al centro de gravedad más económico del país" afirma el Ingeniero Ortiz, según dice en su carta renuncia el Lic. Ceceña.

Interpretando ese enredado párrafo en relación con este otro: "estima (el ingeniero Ortiz) que el Gobierno debería imponer la vinculación de las vías en la ciudad de Santa Ana lo que tendría por objeto realizar un servicio público con el mínimo de gasto y evitar que el puerto natural de la zona sea postergado" (Puerto Acajutla Obra Que debe de Hacerse, página editorial, La Tribuna, 29 de Abril, 1952); llego a la conclusión de que el señor Ortiz estima que el "centro de gravedad más económico del país" está en la zona de Occidente y especialmente en Santa Ana o, en otras palabras, ya que se trata de puertos, que Santa Ana y sus vecinos de Occidente tienen la mayor significación en el movimiento comercial nuestro con el extranjero.

Si mi interpretación acerca de la frase "centro de gravedad más económico" es correcta, no puedo menos que señalar que las recomendaciones del ingeniero Ortiz se basan en tres grandes errores. Para facilitar la comprensión de lo que digo aislaré las afirmaciones que se encierran, tanto en el párrafo de la carta del señor Ceceña como en el párrafo del artículo: "Acajutla Obra Que Debe de Hacerse"; ambos transcritos por mí.

Primera afirmación del ingeniero Ortiz: La salida y entrada hacia el extranjero más cercana a la zona de Occidente es Acajutla, o, en otras palabras (usadas en el artículo periodístico citado) el puerto natural de esa zona es Acajutla.

Segunda afirmación del ingeniero Ortiz: Es de carácter general y puede expresarse así: la salida y entrada, hacia el exterior, más cercana a un "centro de gravedad económico" es también la más conveniente en relación con ese centro y sus alrededores.

Tercera afirmación del ingeniero Ortiz: La zona de Occidente debe de considerarse como el "centro de gravedad más económico" de El Salvador o, traduciendo la frase, la zona de Occidente representa la parte más importante en el movimiento comercial internacional del país.

cia el extranjero, es aquella que se encuentra más cercana al centro o centros de producción de ese artículo y entonces para saber cuando un puerto es más económico tenemos que hacer una de cuentas verdaderamente endemoniadas. Para explicarme pondré algunos ejemplos.

Tomemos una negociación completa con el Canadá, por ejemplo.

Quieren comprarnos café a cambio de que les compremos papel; pero desean que la operación resulte lo más "económica" en cuanto tiempo y gastos de transporte. Nos envían los datos para que opinemos: el café lo quieren en Quebec y el papel fué producido en la provincia del mismo nombre. Nosotros no vacilamos en contestar: la salida más "económica" para nuestro café es Acajutla y para el papel de Uds. el propio puerto de Quebec.

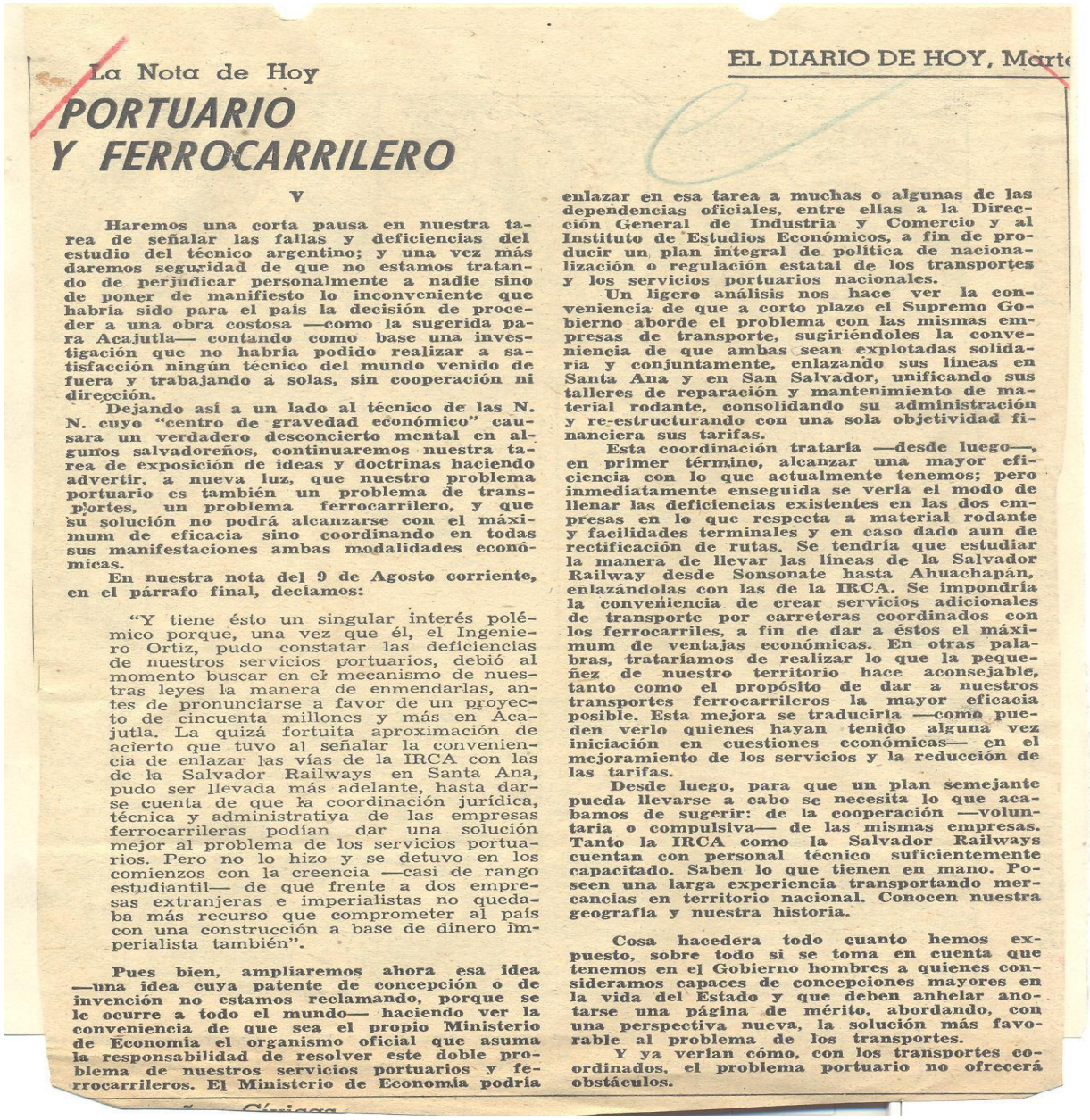
Está bien, podrán decirnos, pero ¿cuáles serían las entradas "más económicas" para ambos productos? Suponemos, podrían agregar los canadienses, que no pretenden Uds, enviarnos el café con destino a Vancouver (puerto canadiense en el Pacífico), porque el acarreo por tierra hasta Quebec nos resultaría muy caro, debido a que se trata de varios miles de kilómetros. No, contestaríamos muy seriamente. Les enviaremos el café a Quebec vía Canal de Panamá y Uds. nos harán el favor de enviarnos el papel a Acajutla por la misma vía. Y con esta prudente respuesta habríamos salvado de una derrota la teoría del ingeniero Ortiz.

Pero podría ocurrir que los canadienses nos contestaran: el papel que Uds. necesitan no es suficiente para cargar un barco entero y por esa razón **utilizaremos** un barco que hace servicio solamente en puertos del Atlántico, que tiene cupo y que **acostumbra tocar Puerto Barrios cuando tiene carga.** Si no les parece esta solución, tendremos que esperar indefinidamente, a que se presente un barco que saliendo de aquí se dirija a puertos del Pacífico vía Panamá y **que toque o esté dispuesto a tocar el puerto moderno de Acajutla.**

Y también podría ocurrir (por el lado de nuestro café) que no encontráramos cupo, to- un barco de servicio regular que quisiera tomar la carga en Acajutla para llevarla a Quebec vía Panamá y en ese caso no quedarían sino cuatro caminos a seguir: 1) pagar bodegaje y esperar a que se presentara una oportunidad satisfactoria de embarque; 2) contratar un barco especial aún cuando el flete resultara más caro; 3) darle salida al café por Puerto Barrios utlizando el ferrocarril de la IRCA y 4) hacer transbordar en Panamá, como se hace ordinariamente.

Las primeras dos soluciones nos brindaría la satisfacción de utilizar el puerto moder-

Por Dr. Ricardo Jiménez Castillo, "El proyecto de Acajutla ¿Tendremos el primer puerto centro americano moderno… o un puerto más en centro américa?", La Tribuna Libre, agosto de 1952, propiedad de FENADESAL, Fondo histórico FES-IRCA.



La Nota de Hoy

PORTUARIO Y FERROCARRILERO

V

Haremos una corta pausa en nuestra tarea de señalar las fallas y deficiencias del estudio del técnico argentino; y una vez más daremos seguridad de que no estamos tratando de perjudicar personalmente a nadie sino de poner de manifiesto lo inconveniente que habría sido para el país la decisión de proceder a una obra costosa —como la sugerida para Acajutla— contando como base una investigación que no habría podido realizar a satisfacción ningún técnico del mundo venido de fuera y trabajando a solas, sin cooperación ni dirección.

Dejando así a un lado al técnico de las N. N. cuyo "centro de gravedad económico" causara un verdadero desconcierto mental en algunos salvadoreños, continuaremos nuestra tarea de exposición de ideas y doctrinas haciendo advertir, a nueva luz, que nuestro problema portuario es también un problema de transportes, un problema ferrocarrilero, y que su solución no podrá alcanzarse con el máximum de eficacia sino coordinando en todas sus manifestaciones ambas modalidades económicas.

En nuestra nota del 9 de Agosto corriente, en el párrafo final, decíamos:

> "Y tiene ésto un singular interés polémico porque, una vez que él, el Ingeniero Ortiz, pudo constatar las deficiencias de nuestros servicios portuarios, debió al momento buscar en el mecanismo de nuestras leyes la manera de enmendarlas, antes de pronunciarse a favor de un proyecto de cincuenta millones y más en Acajutla. La quizá fortuita aproximación de acierto que tuvo al señalar la conveniencia de enlazar las vías de la IRCA con las de la Salvador Railways en Santa Ana, pudo ser llevada más adelante, hasta darse cuenta de que la coordinación jurídica, técnica y administrativa de las empresas ferrocarrileras podían dar una solución mejor al problema de los servicios portuarios. Pero no lo hizo y se detuvo en los comienzos con la creencia —casi de rango estudiantil— de qué frente a dos empresas extranjeras e imperialistas no quedaba más recurso que comprometer al país con una construcción a base de dinero imperialista también".

Pues bien, ampliaremos ahora esa idea —una idea cuya patente de concepción o de invención no estamos reclamando, porque se le ocurre a todo el mundo— haciendo ver la conveniencia de que sea el propio Ministerio de Economía el organismo oficial que asuma la responsabilidad de resolver este doble problema de nuestros servicios portuarios y ferrocarrileros. El Ministerio de Economía podría enlazar en esa tarea a muchas o algunas de las dependencias oficiales, entre ellas a la Dirección General de Industria y Comercio y al Instituto de Estudios Económicos, a fin de producir un plan integral de política de nacionalización o regulación estatal de los transportes y los servicios portuarios nacionales.

Un ligero análisis nos hace ver la conveniencia de que a corto plazo el Supremo Gobierno aborde el problema con las mismas empresas de transporte, sugiriéndoles la conveniencia de que ambas sean explotadas solidaria y conjuntamente, enlazando sus líneas en Santa Ana y en San Salvador, unificando sus talleres de reparación y mantenimiento de material rodante, consolidando su administración y re-estructurando con una sola objetividad financiera sus tarifas.

Esta coordinación trataría —desde luego—, en primer término, alcanzar una mayor eficiencia con lo que actualmente tenemos; pero inmediatamente enseguida se vería el modo de llenar las deficiencias existentes en las dos empresas en lo que respecta a material rodante y facilidades terminales y en caso dado aun de rectificación de rutas. Se tendría que estudiar la manera de llevar las líneas de la Salvador Railway desde Sonsonate hasta Ahuachapán, enlazándolas con las de la IRCA. Se impondría la conveniencia de crear servicios adicionales de transporte por carreteras coordinados con los ferrocarriles, a fin de dar a éstos el máximum de ventajas económicas. En otras palabras, trataríamos de realizar lo que la pequeñez de nuestro territorio hace aconsejable, tanto como el propósito de dar a nuestros transportes ferrocarrileros la mayor eficacia posible. Esta mejora se traduciría —como pueden verlo quienes hayan tenido alguna vez iniciación en cuestiones económicas— en el mejoramiento de los servicios y la reducción de las tarifas.

Desde luego, para que un plan semejante pueda llevarse a cabo se necesita lo que acabamos de sugerir: de la cooperación —voluntaria o compulsiva— de las mismas empresas. Tanto la IRCA como la Salvador Railways cuentan con personal técnico suficientemente capacitado. Saben lo que tienen en mano. Poseen una larga experiencia transportando mercancías en territorio nacional. Conocen nuestra geografía y nuestra historia.

Cosa hacedera todo cuanto hemos expuesto, sobre todo si se toma en cuenta que tenemos en el Gobierno hombres a quienes consideramos capaces de concepciones mayores en la vida del Estado y que deben anhelar anotarse una página de mérito, abordando, con una perspectiva nueva, la solución más favorable al problema de los transportes.

Y ya verían cómo, con los transportes coordinados, el problema portuario no ofrecerá obstáculos.

El Diario de Hoy, La nota de Hoy "Portuario y ferrocarrilero"26 de agosto de 1952, propiedad de FENADESAL, Fondo histórico FES-IRCA.

BIBLIOGRAFIA.

- Acuña, Víctor Hugo, ed. *Formación De Los Estados Centroamericanos*. San José, C.R., 2014.
- Bossio, Horacio Garcia. "Génesis Del Estado Desarrollista: El Pensamiento Y La Praxis Política De Helio Jaguaribe, Brasil, Y De Rogelio Frigeiro, Argentina.". *Universidad Católica de Argentina* (2008 2008).
- Castro, Cristina e Israel Cortez. 2018 *Entre rieles y durmientes: Ferrocarriles en El Salvador (1872-2018)* Tomo I-II. San Salvador: Ministerio de Cultura y Universidad Gerardo Barrios
- Ching, Héctor Lindo Fuentes y Erick. *Modernización, Autoritarismo Y Guerra Fría. La Reforma Educativa De 1968 En El Salvador* San Salvador: UCA Editores, 2017.
- Ferrocarril de El Salvador, Gaceta *Ferroviaria Año 1, No 1.* Sonsonate mayo de 1937
- Galindo Pohl. *Recuerdos de Sonsonate.* San Salvador, 2001
- Larde y Larin, Jorge. *El Salvador: historia de sus pueblos, villas y ciudades.* San Salvador, DPI, 2000
- Lindo-Fuentes, Héctor. *Economía de El Salvador en el siglo XIX*. San Salvador, Dirección Nacional de Impresos, 2002
- Mejía Martínez, Carlos Arístides. "Guion Museo del Ferrocarril", 2015
- Prego, Fernando de la Cruz. "La Teoría Del Estado Desarrollista: Aportes Y Limites." *Revista de Economía Mundial. REM* (2013 2013): 5-34.
- Samper, Héctor Perez Brignoli y Mario, ed. *Café, Tierra Y Sociedad*. Primera Edición ed. San José, C.R.: FLACSO, 1994.
- Samper, Héctor Perez Brignoli y Mario, ed. *Café, Tierra Y Sociedad*. Primera Edición ed. San José, C.R.: FLACSO, 1994.
- Squier, Eprhaim. Apuntamientos sobre Centroamérica. Managua: Fundación Vida 2004
- Torres-Rivas, Edelberto. *La Piel De Centroamérica: Una Visión Epidérmica De Setenta Y Cinco Años De Su Historia*. San José, C.R.: FLACSO, 2007.
- Tous Merixtell. "Cacao y encomienda en la Alcaldía Mayor de Sonsonate, siglo XVI", *Anuario de Estudios Americanos, No.* 68, julio-diciembre, 2011.
- Tous, Merixtell. "Caciques Y Cabildos: Organización Socio-Política De Los Pueblos De Indios En La Alcaldía Mayor De Sonsonate (S. Xvi)." *Revista de Indias* LXIX (2009): 63-82.
- Walter, Knut. *Cepa: Una Institución Del Estado Salvadoreño Haciendo Historia*. San Salvador 2014
- White, Alastair. El Salvador. San Salvador: UCA Editores, 1992. 3ra edición.

BITÁCORA DE ACTUALIZACIÓN

EDICIÓN/ REVISIÓN	FECHA	SECCIÓN Y/O PROCEDIMIENTO MODIFICADO	DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN
1ª. Edición	Agosto 2020	Creación de la Reseña histórica por: Licda. Guadalupe Lobos Escobar, Técnico de la UGDA Revisada y corregida por: Licda. Ana Cecilia Arias Escamilla, Oficial GDA Lic. Carlos Mejía Martinez, Historiador de FENADESAL Lic. Gabriela Rebeca Moya, Historiadora de FENADESAL	N/A
1ª. revisión	Agosto 2022	Licda. Guadalupe Lobos Escobar, Técnico de la UGDA	Elaborar portada, creditos, y actualización de la información